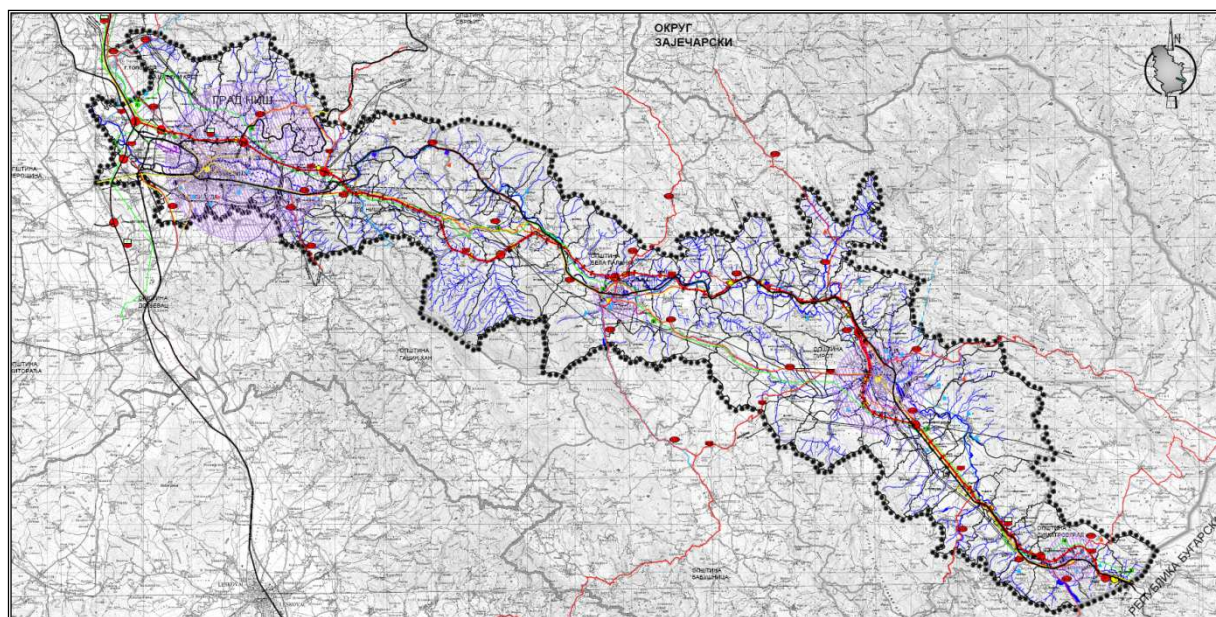




РЕПУБЛИКА СРБИЈА
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА, САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ
СЕКТОР ЗА ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ И УРБАНИЗАМ

ИЗМЕНА И ДОПУНА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА
ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА
НИШ - ГРАНИЦА БУГАРСКЕ



- НАЦРТ -

Београд, Ниш, март 2017. године

**ИЗМЕНА И ДОПУНА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ
ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НИШ - ГРАНИЦА БУГАРСКЕ**

Носилац и наручилац израде - **Министарство
грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре**

Подпредседница Владе и министарка

проф. др Зорана Михајловић

Извршилац:

ЈП ЗАВОД ЗА УРБАНИЗАМ НИШ

Директор

Љубиша Митић, дипл.инж.грађ.

ГЕОДЕТСКИ СЕРВИС

Директор

Томислав Новчић, дипл.геод.инж.

Београд, Ниш, март 2017. године

**ИЗМЕНА И ДОПУНА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ
ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НИШ - ГРАНИЦА БУГАРСКЕ**

**НОСИЛАЦ И НАРУЧИЛАЦ ИЗРАДЕ - Министарство
грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре**
Координација: МА Биљана Лукић-Јанковић, просторни планер

РАДНИ ТИМ ЈП ЗАВОД ЗА УРБАНИЗАМ НИШ



РУКОВОДИЛАЦ ИЗРАДЕ (одговорни планер):	мр Дејан Стојановић, дипл. просторни планер број лиценце 100 0151 10 МП
ТИМ ЗА КООРДИНАЦИЈУ:	мр Дејан Стојановић, дипл. просторни планер Слободан Мицић, дипл.инж.грађ. Милан Стефановић, дипл.инж.грађ.
СИНТЕЗНИ ТИМ:	мр Дејан Стојановић, дипл. просторни планер Слободан Мицић, дипл.инж.грађ. Милан Стефановић, дипл.инж.грађ.
КОНСУЛТАНТИ:	Владимир Богдановић, дипл.инж.грађ. Милан Глишић, дипл.инж.сао.
ШИРИ РАДНИ ТИМ:	МА Мирослав Вучковић, просторни планер Александар Ристић, дипл.инж.арх. Биљана Павловић, дипл. економиста Ивица Димитријевић, дипл.инж.ел. Милан Милосављевић, дипл.инж.маш. Томислав Новчић, дипл.геод.инж Јасмина Рашић, грађ.тех. Ирена Матицек, прав. тех. Синиша Станковић, маш. тех. Марко Томовић, матурант гимназије

Директор,

Љубиша Митић, дипл.инж.грађ.

САДРЖАЈ:

(1) глава II. ОБУХВАТ И ГРАНИЦЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА.....	11
(2) и (3) глава III. ЗНАЧАЈ И ФУНКЦИЈА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ЗА ИНТЕГРАЦИЈУ ПРОСТОРА.....	12
1. Значај и функција аутопута Е-80.....	12
2. Значај и функција железничке пруге за возове великих брзина Е-70.....	12
4. Значај и функција магистралног гасовода.....	13
7. Значај и функција продуктовода	14
(4) глава IV. ЦИЉЕВИ И ОСНОВНЕ ПОСТАВКЕ РАЗВОЈА ПОДРУЧЈА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА	15
2. Посебни циљеви.....	15
2.2. Саобраћај и везе.....	15
(5) глава V. ОРГАНИЗАЦИЈА И НАМЕНА ПРОСТОРА (Геолошки ресурси).....	16
(6) и (7) глава VI. РАЗМЕШТАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У ИНФРАСТРУКТУРНОМ КОРИДОРУ.....	17
1. Положај коридора магистралних инфраструктурних система.....	17
1.1. Положај коридора аутопута Е-80 Ниш-граница Бугарске	17
1.2. Положај коридора пруге за возове великих брзина Е-70	22
1.4. Положај коридора магистралних гасовода	24
1.7. Положај коридора продуктовода	29
2. План веза инфраструктурних система са окружењем.....	25
(8) и (9) глава VII. ЗАШТИТА ПРОСТОРА.....	30
2.5. Заштита природних добара.....	30
2.11. Заштита геолошких ресурса	32
(10) и (11) глава VIII. ПРАВИЛА ЗА УРЕЂЕЊЕ И КОРИШЋЕЊЕ ПРОСТОРА.....	33
1. Правила за утврђивање потребног простора за изградњу инфраструктурних система.....	33
1.1. Саобраћајна инфраструктура.....	33
5. Правила за утврђивање зона заштите магистралних инфраструктурних система и режим коришћења простора у њима.....	35
5.1. Појаси заштите и режими коришћења и уређења коридора ауто-пута Е-80	35
5.2. Појаси заштите и режими коришћења и уређења железничке инфраструктуре	37
5.3. Појаси заштите и режими коришћења и уређења електронске инфраструктуре	38
5.4. Појаси заштите и режими коришћења и уређења магистралних гасовода.....	39
5.5. Појаси заштите и режими коришћења и уређења електроенергетске инфраструктуре	40
5.6. Појаси и зоне заштите вода и водопривредне инфраструктуре.....	41
5.6.1. Зоне санитарне заштите изворишта подземне воде.....	41
5.6.1.1. Зона I изворишта подземне воде.....	41
5.6.1.2. Зона II изворишта подземне воде.....	41
5.6.1.3. Зона III изворишта подземне воде.....	41
5.6.2. Зоне санитарне заштите акумулације површинске воде	42
5.6.2.1. Зона I акумулације површинске воде	42
5.6.2.2. Зона II акумулације површинске воде.....	42
5.6.2.3. Зона III акумулације површинске воде.....	42
5.6.3. Зона санитарне заштите отвореног водотока	42
5.6.4. Заштита водног земљишта	42
5.6.5. Заштита водопривредне инфраструктуре	42
(12) глава IX. ПРИМЕНА И СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА	43
1. Приоритети спровођења	43
1.1. Општи приоритети.....	43
1.2. Приоритетна планска решења и пројекти	43
2. Смернице за спровођење	45
2.1. Смернице за спровођење Просторног плана у другим планским документима.....	46
2.1.1. Усклађивање важећих планских докумената.....	46
2.1.2. Усклађивање других докумената и обавезе у спровођењу Просторног плана	46
3. Даље активности на изменама и допунама Просторног плана.....	47
4. Претпоставке за праћење спровођења Просторног плана	47
(13) глава X. КАРТЕ Реферална карта број 1. „Посебна намена простора“; Реферална карта број 2. „Мрежа насеља и инфраструктурни системи“; Реферална карта број 3. „Природни ресурси, заштита животне средине и природних и културних добара“; Реферална карта број 4. „Карта спровођења“	48

УВОД

Измена и допуна просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Бугарске (у даљем тексту: Измена и допуна Просторног плана), ради се на основу: Одлуке о изради измена и допуна просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Бугарске („Службени гласник РС”, бр. 65/16) (у даљем тексту: Одлука) и Одлуке о неприступању изради стратешке процене утицаја измена и допуна Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Бугарске на животну средину („Службени гласник РС”, број 37/16).

Планирање, коришћење, уређење и заштита инфраструктурног коридора засниваће се на принципима уређења и коришћења простора утврђеним чланом 3. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС, 24/11, 121/12, 42/13 - УС, 50/13 - УС, 98/13 - УС, 132/14 и 145/14), као и на Закону о јавним путевима („Службени гласник РС”, бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13), Закону о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, бр. 88/10), Закону о заштити животне средине („Службени гласник РС”, бр. 135/04, 36/09, 36/09-др.закон, 72/09-др.закон, 43/11-одлука УС и 14/16), Закону о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, бр. 135/04 и 88/10), Правилнику о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања („Службени гласник РС”, бр. 64/15), Правилнику о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута („Службени гласник РС”, бр. 50/2011) и другим законима Републике Србије којима се дефинишу и одређују услови, начин и садржај израде планске и пројектне документације.

Измене и допуне Просторног плана извршене су, према Одлуци, у:

- глави II. ОБУХВАТ И ГРАНИЦЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА;
- глави III. ЗНАЧАЈ И ФУНКЦИЈА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ЗА ИНТЕГРАЦИЈУ ПРОСТОРА (1.Значај и функција аутопута Е-80, 2. Значај и функција железничке пруге за возове великих брзина Е-70, 4. Значај и функција магистралног гасовода и 7. Значај и функција продуктовода);
- глави IV. ЦИЉЕВИ И ОСНОВНЕ ПОСТАВКЕ РАЗВОЈА ПОДРУЧЈА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА (2. Посебни циљеви - 2.2. Саобраћај и везе);
- глави V. ОРГАНИЗАЦИЈА И НАМЕНА ПРОСТОРА (Геолошки ресурси);
- глави VI. РАЗМЕШТАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У ИНФРАСТРУКТУРНОМ КОРИДОРУ (Положај коридора магистралних инфраструктурних система и План веза магистралних инфраструктурних система с окружењем);
- глави VII. ЗАШТИТА ПРОСТОРА (Заштита природних добара, Заштита геолошких ресурса);
- глави VIII. ПРАВИЛА ЗА УРЕЂЕЊЕ И КОРИШЋЕЊЕ ПРОСТОРА (Правила за утврђивање потребног простора за изградњу инфраструктурних система и Правила за утврђивање зона заштите магистралних инфраструктурних система и режим коришћења простора у њима);
- глави IX. ПРИМЕНА И СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА; и
- глави X. КАРТЕ (у погледу постојећих и планираних садржаја аутопута, железнице, гасовода и спровођења плана на рефералним картама).

Положај коридора, план размештаја пратећих објеката аутопута Е-80, план веза аутопута и заштитне зоне инфраструктурних система утврђене Изменама и допунама Просторног плана обавезујући су за израду планских докумената нижег реда. Намене површина и планска решења других области које немају карактер посебне намене приказане су оквирно и могу се кориговати и детаљније одредити кроз израду планских докумената нижег реда.

Измене и допуне Просторног плана заснивају се на планској, студијској, техничкој и другој документацији, резултатима досадашњих истраживања, важећим документима у Републици Србији, као и на досадашњем спровођењу Просторног плана.

У припреми и изради Измена и допуна Просторног плана успостављена је сарадња са ЈП „Путеви Србије“, „Коридорима Србије д.о.о.“, „Инфраструктуром железнице Србије“, Министарством грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре које је обезбедило документацију неопходну за реализацију посла (усвојене и ревидоване идејне или главне пројекте као и стечене обавезе и захтеве-иницијативе за изменама и допунама пратећих садржаја на предметној деоници аутопута) као и мишљења ресорних министарстава.

ИЗМЕНА И ДОПУНА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

(1)

У текстуалном делу Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Бугарске („Службени гласник РС”, бр. 86/09), поглавље „II. ОБУХВАТ И ГРАНИЦЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА” постојећи текст се у целости замењује новим који гласи:

„II. ОБУХВАТ И ГРАНИЦЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Просторни план обухвата делове територија градова Ниша и Пирота и општина Бела Паланка и Димитровград.

На територији града Ниша обухвата следеће катастарске општине: Чамурлија, Паљина, Рујник, Доњи Матејевац II, Кнез Село, Манастир, Просек, Раугово, Чукљеник, Куновица, Сићево, Островица, Равни До, Банцарево и делове катастарских општина: Радикина Бара, Јелашница, Паси Пољана, Ниш „Бубањ“, Ново Село, Медошевац, Поповац, Трупале, Доњи Комрен, Ниш „Црвени крст“, Ниш „Беле кула“, Ниш „Пантелеј“, Хум, Бреница, Каменица, Доњи Матејевац I, Горњи Матејевац, Доња Врежина, Брзи Брод, Суви До, Прва Кутина, Нишка Бања, Горња Врежина и Малча.

На територији општине Бела Паланка, обухвата следеће катастарске општине: Градиште I, Градиште II, Црнче, Долац, Крупац, Ланиште, Лесковик, Тамњаница, Вета, Топоница, Врандол, Дражево, Моклиште, Црвени Брег, Глоговац, Црвена Река, Шпај, Вргудицац, Ново Село, Мокра, Ореовац, Кременица, Клисура, Теловац, Чифлик, Сињац, Трешњанци, Љубатовица, Клење, Букуровац Дол, Дол, Бела Паланка (варош) и Бела Паланка - ван варош.

На територији града Пирота, обухвата следеће катастарске општине: Враниште, Црноклиште, Црвенчево, Куманово, Темска, Сопот, Нишор, Градашница, Бериловац, Извор, Басара, Станичење, Мали Суводол, Велики Суводол, Ђиљан, Понор, Блато, Костур, Барје Чифлик, Расница, Пирот (град), Пирот (ван варош), Пољска Ржана, Трњана, Петровац, Држина, Велики Јовановац, Мали Јовановац, Велико Село, Крупац, Градиште, Чиниглавци, Милојковац, Обреновац, Срећковац, Суково и Војнеговац.

На територији општине Димитровград, обухвата следеће катастарске општине: Паскашија, Гојин Дол, Жељуша, Лукавица, Градиње, Бачево и Димитровград.

Просторни план нарочито обухвата:

1) коридор ауто-пута Е-80, деоница Ниш - граница Бугарске, укупне дужине око 105,4 km и ширине од 200 m до 700 m (по 100 m односно 350 m од осе коридора ауто-пута) обухвата трасу са заштитним појасевима (непосредним заштитним појасом – са трасом, петљама, денивелисаним укрштањима и пратећим функционалним садржајима путног саобраћаја, објектима за потребе корисника у саобраћају, заштитним зеленилом и др., и ширим заштитним појасом); и

2) постојећи и планирани коридори других магистралних инфраструктурних система који су у обухвату планског подручја, и то: железничке пруге, гасоводи, далеководи, оптички каблови и водна и водопривредна инфраструктура.

Просторни план ће дефинисати: пратећи алтернативни путни правац ауто-пута Е-80 (без наплате путарине); и зону утицаја коридора ауто-пута – простор између коридора, то јест ширих заштитних појасева појединих магистралних инфраструктурних система, који су у физичкој и функционалној вези са коридором ауто-пута (најближа насеља, туристички простори и сл.).

Укупна површина Просторног плана је око 1150,65 km².”

(2)

У текстуалном делу Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Бугарске („Службени гласник РС”, бр. 86/09), поглавље „III. ЗНАЧАЈ И ФУНКЦИЈА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ЗА ИНТЕГРАЦИЈУ ПРОСТОРА” одељак „1. Значај и функција аутопута Е-80”, одељак „2. Значај и функција железничке пруге за возове великих брзина Е-70” и одељак „4. Значај и функција магистралног гасовода”, постојећи текст се у целости замењује новим који гласи:

„1. Значај и функција аутопута Е-80

Путни правац Е-80 Ниш-граница Бугарске има веома значајну саобраћајну функцију у Републици Србији (ДП бр. IА - А4)(М1.12), као и у мрежи Е путева средње и југоисточне Европе. Функционално представља крак основног магистралног пута (ДП бр. IА - А1) (М-1), који се пружа у правцу Бугарске и Турске односно земаља Блиског и Средњег Истока, а саобраћајно-стратешки се поклапа са правцем трансевропског (ТЕМ) пута и краком "Ц" Паневропског мултимодалног коридора "10". Као саставни део оптималне путне везе између европске и азијске путне мреже има велики значај у комуницирању Европе са Блиским Истоком преко територије Републике Србије и у повезивању земаља западно европског и алпског подручја са земљама на југоистоку Европе и подручју Азије.

Преко мреже ТЕМ путева који се пружају територијом Републике Србије, пут Е-80 повезује се са:

- западном Европом преко путног правца Е-75 Ниш-Београд-Суботица;
- Грчком, преко путног правца Е-75 Ниш-граница Македоније;
- средњом и западном Србијом преко путног правца Е-761 у долини Западне Мораве;
- са Црном Гором преко аутопута Е-80 Ниш-Приштина-Косовска Митровица-Рожаје;
- са источном Европом преко путног правца Е-70 Београд-Панчево-граница Румуније;
- са Јадраном, путним правцем Е-763 Београд-Јужни Јадран.

Функција аутопута Е-80 Ниш-граница Бугарске је прихватање планираних и очекиваних саобраћајних токова и подстицање развоја подручја у зони утицаја планираног аутопута, што подразумева:

- обезбеђење услова за реализацију саобраћајних система великог капацитета и високог нивоа саобраћајне услуге за задовољење очекиваних саобраћајних токова;
- обезбеђење економичнијег, ефикаснијег и безбеднијег транспорта;
- непосредни подстицај за привредни развој подручја и обезбеђивање већег степена функционалне интегрисаности; и
- подизање тзв. „степенa инвестиционе привлачности“ окружења (побољшања „регионалног профила“), у првом реду за развој активности и функција којима ће се валоризовати погодности положаја у инфраструктурном коридору.

2. Значај и функција железничке пруге Е-70

Железничке пруге у коридору "10" повезаће Републику Србију са свим деловима Европе, као и са Блиским и Далеким истоком. Крацима коридора "10", у којима је и

железничка пруга Е-70, омогућиће се регулисање железничког саобраћаја и повезивање великих градова Европе са градовима Републике Србије, двоколосечним пругама високих перформанси за мешовити (путнички и теретни) саобраћај и комбиновани транспорт са пројектованим брзинама од 160 km/h, а где је то могуће и брзинама до 220 km/h.

На основу плана развоја железничке мреже Европе и потребе развоја железничког саобраћаја у Републици Србији утврђено је да пруге високих перформанси представљају надградњу на систем двоколосечних пруга стандардних брзина. Ове пруге уклапају се у мрежу пруга високих перформанси Европе.

Железничка пруга високих перформанси Е-70 Ниш-граница Бугарске, дефинисана Просторним планом Републике Србије (Службени гласник РС број 88/10), повезује се са планираним пругама високих перформанси (Е-85) Суботица-Београд-Ниш-граница Македоније, (Е-66) Београд-Панчево-граница Румуније и Београд-Шид-граница Хрватске.

Функција железничких пруга високих перформанси јесте да испуни захтеве ефикасности, безбедности и економичности транспорта путника и робе побољшањем конкурентске оспособљености железничког у односу на друге видове саобраћаја.

Од стратешког је значаја решавање нишког железничког чвора и измештање железничке пруге из центра града, што подразумева изградњу северне обилазнице око града Ниша на деоници Ниш путничка-Просек у новом коридору са циљем стварања услова на овој деоници за функционисање двоколосечне железничке пруге високе перформансе.

4. Значај и функција магистралног гасовода

У инфраструктурном коридору Ниш-граница Бугарске, Ниш, својим положајем у мрежи планираних магистралних гасовода, има изузетан значај као "чвориште" из кога се рачвају гасоводи за све правце јужне и источне Србије.

Магистрални гасоводи МГ-09 "Појате-Ниш" и МГ-10 "Ниш-Димитровград" који се спајају у изграђеном ГРЧ-у "Ниш" омогућавају двострано снабдевање гасом (из правца Мађарске и из правца Бугарске) територије Републике Србије.

Магистрални гасовод МГ-10 Ниш-Димитровград представљаће интегрални део магистралне гасоводне мреже Републике Србије и има стратешки значај за развој система гасификације јужног и југоисточног дела Србије. Изградња овог дела гасовода има за циљ да обезбеди наставак развоја гасификације на територији општина Нишавског и Пиротског управног округа, пре свих градова Ниша и Пирота и општина Беле Паланке и Димитровграда. Развој гасификације омогућује и ствара предуслове за економски развој, отварање нових радних места као и побољшање квалитета животне средине, уз могућност смањења разлика између развијенијих и мање развијених делова територије Србије, којима припадају општине на истоку и југоистоку Србије.

Изградњом овог дела магистралног гасовода високог притиска (притиска до 55 бар) створиће се услови за даљи развој гасификације на територији источне и југоисточне Србије. Поред изградње гасовода планира се и изградња главних мерно регулационих станица (ГМРС) и примопредајних станица (ППС) које ће уз магистрални гасовод представљати основу система развоја и дистрибуције природног гаса (ППС „Трупале“, ГМРС „Ниш 2“; ГРЧ „Књажевац“, од кога се планира траса гасовода МГ-12; БС „Нишка Бања“, БС (блок станица) „Црвена Река“, ГМРС „Бела Паланка“, за снабдевање гасом општине Бела Паланка; БС „Кременица“; ГМРС „Пирот“ (са БС), са које ће се гасом снабдевати потрошачи на подручју општине Пирот; ГМРС „Димитровград“, са које ће се гасом снабдевати потрошачи на територији општине Димитровград; примопредајна станица (ППС) „Градиње“, која се налази у непосредној близини државне границе Републике Србије и Републике Бугарске.

Највећи планирани потрошачи природног гаса у делу конзумног подручја магистралног гасовода МГ 10 су подручја Ниша, Беле Паланке, Пирота и Димитровграда.

Регионални значај развоја система гасификације огледа се у сигурном, редовном, квалитетном и поузданом снабдевању енергијом и енергентима потрошача на југу Србије, као и стварање услова за поуздан и безбедан рад и одрживи развој енергетских система. Ово ће омогућити усклађивање рада и развоја енергетских производних система са потребама сектора потрошње енергије, као и рационализација потрошње свих видова енергије.

Коришћење природног гаса као енергента у индустрији и у широкој потрошњи има за циљ и да се смањи потрошња електричне енергије и на тај начин ослободе одређени инсталисани капацитети у електропостројењима за потребе нових потрошача."

(3)

У текстуалном делу Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Бугарске („Службени гласник РС”, бр. 86/09), у поглављу „III. ЗНАЧАЈ И ФУНКЦИЈА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ЗА ИНТЕГРАЦИЈУ ПРОСТОРА” после пододељка 6. додаје се нови пододељак „7. Значај и функција продуктовода”, који гласи:

„7. Значај и функција продуктовода

Продуктовод представља систем цевовода за транспорт течних деривата нафте - моторних горива (моторних бензина и дизела).

Цевоводни транспорт нафтних деривата има низ предности у односу на конвенционални начин транспорта камионским транспортом у цистернама или железничким - вагонима цистернама. Предност цевоводног система транспорта се пре свега огледа у: (а) ефикаснијем и економичнијем начину транспорта; (б) безбеднијем и еколошки прихватљивијем начину транспорта; (в) смањењу трошкова за гориво и одржавање путне и железничке инфраструктуре; (г) смањење саобраћајних оптерећења; (д) подстицању конкурентности произвођача и снабдевача; као и (ђ) увођењу савремених технологија у управљању токовима нафтних деривата.

Цевоводним транспортом нафтних деривата омогућиће се: (а) увођење савременог транспорта деривата, (б) смањење транспортних тарифа у односу на друге видове транспорта, повећање запослености (у току изградње и у току експлоатације), (в) стварања нове друштвене вредности и ефикасности повећањем друштвене нето садашње вредности и друштвене интерне стопе рентабилности, (г) виши степен еколошке безбедности уз већу ефикасност и поузданост транспорта.

Изградња продуктовода кроз Републику Србију конципира се као једноцевни и двоцевни систем за транспорт моторних горива којим би било повезано седам планираних припадајућих терминала са управљачко-дистрибутивним центрима. Терминали представљају чворна места на којима се врши мерна регулација, складиштење, дистрибуција и др. функције неопходне за несметан, поуздан и безбедан транспорт нафтних деривата.

Изградњом и радом система продуктовода, планира се да се пре свега опскрби домаће тржиште нафтних деривата, а у перспективи и инострана тржишта.

Визија је да се поред снабдевања домаћег тржишта, када се створе услови, преузме и снабдевање пограничних подручја суседних земаља, а у перспективи да се размотри могућност повезивања са системима продуктовода у Мађарској, Румунији, Бугарској и другим земљама. У том смислу терминал у Сомбору би био оријентисан на

снабдевање тржишта у Хрватској и Мађарској, терминал у Јагодини за тржиште у Републици Српској (БиХ), док би терминал и Нишу био усмерен ка тржиштима у Бугарској и Македонији. До изградње терминала у Приштини, у гравитацији терминала у Нишу је подручје АП Косово и Метохија.

Саставне делове продуктовода представљају и пумпне станице, блок станице, разводни колектори, мерно-регулациона опрема, системи катодне заштите, телекомуникациона мрежа за потребе система даљинског надзора и друга одговарајућа постројења и уређаји. Цевоводи продуктовода углавном транспортују течне нафтне деривате у једном смеру, 333 дана у години.

Укупни капацитет продуктовода кроз Републику Србију планиран је на нивоу од сса 4,3 милиона тона моторних горива годишње (1,6 мил. тона за моторни бензин и 2,7 мил. тона за дизел гориво), од чега је око 3,37 мил. тона намењено за пласман на домаће тржиште (1,12 мил. тона бензина и 2,25 мил. тона дизел гориво) а 0,96 мил. тона (по 0,48 мил. тона бензина и дизел горива) за пласман земљама у окружењу.”

(4)

У текстуалном делу Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Бугарске („Службени гласник РС”, бр. 86/09), поглавље "IV. ЦИЉЕВИ И ОСНОВНЕ ПОСТАВКЕ РАЗВОЈА ПОДРУЧЈА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА одељак „2. Посебни циљеви", подељак "2.2. Саобраћај и везе", постојећи текст се у целости замењује новим који гласи:

"2.2. Саобраћај и везе

Циљеви развоја саобраћаја базирају се на компаративним предностима саобраћајно-стратешког положаја Републике Србије и подручја Просторног плана на раскрсници коридора међународних саобраћајних праваца Е-75 и Е-80, који повезују земље Европе са земљама Блиског истока и Северне Африке, а то су:

- изградња аутопута - (ДП IА - А4; (М1.12)) Ниш - Пирот - Димитровград - државна граница са Бугарском (гранични прелаз Градина), (међународног Е-80), као крака "Ц" Ниш-Софија-Истанбул мултимодалног коридора "10";
- укључивање региона у међународне токове саобраћаја;
- модернизација, унапређење и развој мреже државних и општинских путева;
- изградња обилазница на магистралним правцима око Ниша, Пирота и Димитровграда;
- реконструкција, изградња и модернизација постојећих пруга Коридора X, Е 85: Београд – Ниш, Е 85: Ниш-Прешево-граница Македоније, Е 70: Ниш – Димитровград - граница Бугарске, у двоколосечне пруге високих перформанси за мешовити (путнички и теретни) саобраћај и комбиновани транспорт са пројектованим брзинама од 160 km/h, а где је то могуће и брзинама до 220 km/h;
- изградња железничке обилазнице око града Ниша на деоници Ниш путничка-Просек у новом коридору, при чему се у првој фази гради као једноколосечна пруга;
- реконструкција и модернизација постојеће једноколосечне железничке пруге са опремањем пруге стабилним постројењима електричне вуче и изградња другог колосека на деоници од Долца до Димитровграда-државна граница (Драгоман), са циљем стварања услова на овој деоници за функционисање двоколосечне железничке пруге високе перформансе;

- изградња другог колосека на деоници Ниш путничка-Просек у новом коридору, са циљем стварања услова на овој деоници за функционисање двоколосечне железничке пруге високе перформансе;
- изградња двоколосечне железничке пруге високе перформансе на деоници Просек-Долац у новом коридору, са тунелским вођењем кроз масив Сићевачке клисуре;
- реконструкција железничких капацитета у зони Просека и Долаца, са циљем стварања услова за функционисање двоколосечне железничке пруге високе перформансе Е-70 (Ниш-Димитровград-граница Бугарске), као и туристичко-музејске железнице у постојећем коридору једноклосечне железничке пруге на деоници Нишка Бања-Просек-Долац;”
- изградња робно-транспортних центара и укључење у систем европских робно-транспортних центара;
- полагање оптичких каблова и укључење региона у међународни телекомуникациони систем;
- развој кабловске телевизије и мобилне телефоније."

(5)

У текстуалном делу Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Бугарске („Службени гласник РС”, бр. 86/09), поглавље „V. ОРГАНИЗАЦИЈА И НАМЕНА ПРОСТОРА”, додаје се одељак „2.1.4. Геолошки ресурси”, који гласи:

„2.1.4. Геолошки ресурси

На простору предметног просторног плана, Министарство рударства и енергетике, Сектор за геологију и рударство је одобрило извођење геолошких истраживања минералних ресурса, и то: нафте и гаса, јужно од Саве и Дунава; локалитет Копажска река - Планиница, сировина Cu , Ag ; локалитет Доња-Студена, сировина Cu , Ag ; локалитет Бабин Кал, сировина Au ; и локалитет Пирот, сировина Cu , Ag .

На основу службене евиденције катастра *експлоатационих поља* које се води у Министарству рударства и енергетике утврђено је да постоје следећа експлоатациона поља: Фабрика хемиских производа Поморавље; лежиште Островица-Сићевачка клисура, сировина кречњак; лежиште Долац, сировина кречњак; лежиште Долац II код Беле Паланке, сировина кречњак; лежиште Бабин Кал, сировина кречњак као ТГК; лежиште Кале-Мали Врх, сировина кречњак; лежиште Китка-Северни ревер, сировина кречњак; лежиште Китка-Јужни ревер, сировина кречњак; Рудник мрког угља Јелашница, лежиште Јама Јелашница, сировина мрки угаљ.

Истражене су и оверене резерве следећих минералних сировина: локалитет Островица, сировина кречњак; локалитет Долац, сировина кречњак; локалитет Долац II, сировина кречњак ТГК; локалитет Бабин Кал-Душиловик, сировина кречњак ТГК; локалитет Мала Рудина- Мртвине рудно тело 2, сировина лапоровита стена; локалитет Кале, сировина кречњак; локалитет Мали Врх, сировина кречњак; локалитет Бериловац, сировина шљунак и песак; локалитет Китка код Пирота, сировина кречњак; локалитет Тепош, сировина мермер; локалитет Виштин камен, сировина кречњак ТГК.”

У текстуалном делу Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Бугарске („Службени гласник РС”, бр. 86/09), поглавље "VI. РАЗМЕШТАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У ИНФРАСТРУКТУРНОМ КОРИДОРУ", поделељак „1. Положај коридора магистралних инфраструктурних система", тачке: „1.1. Положај коридора аутопута Е-80 Ниш-граница Бугарске"; „1.2. Положај коридора пруге за возове великих брзина Е-70" и „1.4. Положај коридора магистралног гасовода" и поделељак „2. План веза инфраструктурних система са окружењем", постојећи текст се у целости замењује новим који гласи:

„1. Положај коридора магистралних инфраструктурних система

1.1. Положај коридора аутопута Е-80 Ниш-граница Бугарске

Коридор аутопута Е-80 (ДП IА - А4; (М1.12)), дужине око 105.4 km почиње на његовом укрштању са коридором аутопута Е-75 (ДП IА – А1; (М-1)) (на стационажи аутопута Е-75 km 435+007; односно на стационажи аутопута Е-80 km 000+000) северозападно од Ниша, на петљи "Трупале", код истоименог насеља, а завршава се на граници са Републиком Бугарском (на стационажи km 105+405,96). Ширина коридора износи од 200 до 700 m. Обухвата аутопутно земљиште (појас аутопута) ширине око 70 m са обостраним заштитним појасом и појасом контролисане изградње укупне ширине 130m, односно 630m.

У односу на морфолошке карактеристике и изграђеност простора, као и у односу на постојећу саобраћајну мрежу, коридор аутопута Е-80 (ДП IА - А4; (М1.12)), деоница Ниш- граница Бугарске има следећи положај и техничке карактеристике по деоницама:

1) Трупале – Просек (km 000+000 - km 17+462.63) - изграђена деоница аутопута пружа се на обе обале долине реке Нишаве дужине 17,46 km, са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h са 4 саобраћајне траке, 2 зауставне траке и разделним појасом. Пролази северним ободом града Ниша, пресеца формиране стамбене зоне и радну зону "Север" са Робно-транспортним центром "Ниш", насеља Комрен, Пантелеј и Горњу Врежину раздвајајући их од градског језгра и већ формираних комуникација. Ова деоница је на благо нагнутом терену са јако повољним елементима ситуационог и нивелационог пружања. На овој деоници налазе се петље: "Трупале", "Комрен", "Центар I", "Матејевац" и "Малча", укрштај са ДП IБ-35; (Р-274) и више укрштаја са градским улицама и локалним путевима као и са мањим речним токовима;

2) Просек - Црвена река (km 17+462.63 - km 39+987.46) – деоница аутопута у изградњи, дужине 22,52 km са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h са 4 саобраћајне траке, 2 зауставне траке и разделним појасом. Ова деоница се састоји из два дела (лота) Просек-Банцарево (km 17+462.63 - km 26+887.46), у дужини од 9,4 km и Банцарево-Црвена река (km 26+887.46 - km 39+987.46) у дужини од 13,1 km. На простору иза села Малча, траса аутопута скреће на југоисток, прелази преко градске саобраћајнице, преко постојеће пруге Ниш - Димитровград и реке Нишаве, напушта Сићеваћку клисуру, пење се до коте (495 м.н.в.) и тунелом дужине 730 m пролази испод вододелнице у долину Црвене Реке. По висинској разлици коју савладава терен коридора аутопута би се могао сврстати у брдски до брдско – планински. Деоница Банцарево – Црвена Река на почетку налази се у сливу Куновачке

реке, а онда на развоју траса ове деонице прелази у слив реке Драгуше, одакле прелази у долину Црвене Реке. Дуж трасе су се јавиле бројне нестабилне косине, због којих се морају радити мере санације и додатне експропријације.

3) Црвена река - Чифлик (km 39+987.46 - km 52+653.79) –деоница аутопута у изградњи, дужине 12,67 km са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h са 4 саобраћајне траке, 2 зауставне траке и разделним појасом. Траса аутопута на овој деоници се пружа речном долином Нишаве у коридору између реке, железничке пруге Ниш - Димитровград и постојећег ДП ПА – 259 (M1.12). На km 46+855 се укршта са ДП ПА-223 (P244a). На самом крају деонице траса аутопута се пружа преко постојећег ДП ПА – 259 (M1.12). На овој деоници се налази „петља Бела Паланка" (km 45+830) . На овој траси аутопута пројектовани су један мост преко реке Нишаве и железничке пруге и два подвожњака. Дуж трасе, додатно је урађена санација косине на km 48+960 због клизишта и девијација некатегорисаног пута у реону села Клење.

4. Чифлик – Станичење (km 52+653.79 - km 64+726.21) деоница аутопута у изградњи, дужине 12,07 km са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h са 4 саобраћајне траке, 2 зауставне траке и разделним појасом. Траса аутопута на овој деоници се пружа преко постојећег ДП ПА – 259 (M1.12) уском, вијугавом речном долином Нишаве. У овом коридору се налази и железничка пруга Ниш-Димитровград.

Како је траса на овој деоници у коридору постојећег ДП ПА – 259 (M1.12), предвиђено је проширење постојећег профила ДП ПА – 259 (M1.12) до ширине од 10,70 m на десној коловозној траци и изградња нове леве коловозне траке. На траси аутопута су четири моста и четири надвожњака као и две врсте потпорних конструкција - потпорни зидови и потпорне конструкције од армиране земље.У циљу заштите од саобраћајне буке предвиђена је изградња заштитних зидова против буке. Додатно су пројектовани регулација реке Темске и локални пут за Црноклиште, којим ће се омогућити да велике пољопривредне машине из насељеног места Црноклиште пређу преко аутопута и дођу до путног прелаза преко железничке пруге до својих њива. Додатно је предвиђен и локални пут у Станичењу код km 64+235 (АП) за прилаз њивама. Због клизања косине накнадно је измештен НН (ниско напонски) надземни вод као подземни вод са десне стране аутопута, који је био изграђен изнад леве косине аутопута од km 58+052 до km 59+052.

5) Станичење – Пирот исток (km 64+726 - km 81+355), дужина ове деонице аутопута која је у изградњи износи 16,629 km са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h са 4 саобраћајне траке, 2 зауставне траке и разделним појасом. Траса аутопута на овој деоници се пружа у коридору постојећег ДП ПА – 259 (M1.12), на делу се трасе он представља паралелни некомерцијални пут, а делом је његова траса измештена. Делом се пружа речном долином Нишаве, а касније се река Нишава укршта са аутопутем и удаљава од њега. Северно од аутопута се пружа ДП ПА-221 (R121), и укршта се ДП ИБ-39 (M9). На деоници се налазе 22 моста, „петља Пирот Запад", „петља Пирот Исток", 2 тунела са по две тунелске цеви, тунел Сопот приближне дужине 185 m и тунел Сарлах приближне дужине 477 m.

6) Пирот исток – Димитровград (km 81+355 - km 95+647), дужина ове деонице аутопута која је у изградњи износи 14,29 km и та деоница се састоји из два дела (лота) Пирот (исток) – Суково, у дужини од 6 km и Суково – Димитровград у дужини од 8,3 km. Траса аутопута је у коридору постојећег ДП ПА – 259 (M1.12). Пружа се равничарским тереном и претежно је у правцу и са минималним нагибом

нивелете. На деоници између Пирота и Димитровграда јавља се више денivelисаних укрштаја са локалним путевима и са ДП ПА – 223 (Р-244а). На овој деоници налазе се мост и тунел "Кале. Деоница од km 84+914.80 до km 87+215.40 (дужине 2,30 km) ширине 25,4 m је са завршним слојем од скелетног мастикс асфалта (СМА 0/11) са два упојна поља за прихват воде са аутопута. На овој деоници је чеона наплатна рампа Димитровград на km 95+375. У оквиру ове деонице је предвиђено измештање и осигурање путног прелаза преко железничке пруге, локалитет Чиниглавци на km 90+642 и решење ободних и плитких канала и њихово одвођење до реципијента и одводњавање воде са аутопута у зони Обреновца, регулација канала на локацији Гојин До и регулација Безименог потока код паркиралишта Јерма.

7) Обилазница Димитровград (km 95+647 - km 103+915), дужина ове деонице аутопута која је у изградњи износи око 8 km са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h са 4 саобраћајне траке, 2 зауставне траке и разделним појасом. Траса аутопута прати ток реке Нишаве до уласка у градско подручје Димитровграда. Затим, обилази Димитровград и приградска насеља са северне стране преко стабилног, неплодног и неизграђеног земљишта, што не ремети постојеће функционисање Димитровграда и његов будући просторни развој. На делу граничног прелаза траса аутопута се уклапа у постојећу саобраћајницу. Положај петље Димитровград је западно од градског језгра на km 96+150 која је пројектована као једнострана петља и омогућава везу Ниш – Димитровград и Димитровград – Ниш, док се за везу ка Бугарској из Димитровграда користи петља Градина. На предметној деоници се налази 7 мостова два тунела: „Пржојна падина“ приближне дужине 0,56 km и „Прогон“ приближне дужине 1,1 km. Иза излазног потрала тунела Пржојна падина предвиђен је Оперативни центар за управљање тунела Прогон, Пржојна падина, Сарлах и Сопот. На крају деонице је пројектована петља „Градина“ након које се аутопут уклапа у раније изведену деоницу до границе са Републиком Бугарском.

1.1.1. План размештаја пратећих садржаја у коридору аутопута Е-80

Основна подела подразумева садржаје којима се обезбеђује функција пута - **функционални садржаји** и садржаје за задовољење потреба корисника пута - **садржаји за потребе корисника**. Функционални садржаји директно утичу на укупне експлоатационе услове, а садржаји за потребе корисника, осим тога што посредно доприносе безбедности и удобности вожње, представљају извор додатног прихода за управљача пута и могу бити развојни подстицај за гравитационо подручје пута.

1.1.1.1. Функционални пратећи садржаји

Функционални пратећи садржаји обухватају све службе и објекте чија је основна намена одржавање и мање оправке путних објеката и елемената, као и пратеће сервисне опреме.

Та група пратећих садржаја укључује и службе и/или објекте потребне за контролу и управљање саобраћајем на путу.

Функционални садржаји директно утичу на све битне услове експлоатације путног правца (нпр. брзине возила, проточност, безбедност и сигурност саобраћаја, удобност вожње итд.).

Функционални пратећи садржаји обухватају следеће основне групе:

1. Базе за одржавање путева су комплекси објеката у којима се смештају све службе и опрема за зимско и летње одржавање пута, организују се тако да покрију целовиту путну мрежу.

У коридору аутопута Е-80, деоница Ниш- граница Бугарске предвиђене су следеће базе за одржавање пута:

- Вета km 35+310;
- Пирот запад km 70+500;
- Димитровград km 95+570.

2. Управљање и контрола саобраћаја обухвата службе за надгледање одвијања саобраћаја, управљање саобраћајем и непосредне интервенције у случају поремећаја саобраћаја, организују се такође, да покрију целовиту путну мрежу.

Локације објеката контроле и управљања могу се, у складу са програмом развоја ЈП „Путеви Србије“, одредити и у оквиру осталих функционалних садржаја (по потреби и паркиралишта) у коридору аутопута.

3. Наплата путарине обухвата службе и објекте намењене прикупљању, обради и контроли наплате. За обезбеђење затвореног система наплате путарине предвиђена су два чеона наплатна места (ЧНМ): km 17+155 – Малча; km 95+375 - Градина и четири бочна (БНМ): Вета-Глоговац, Бела Паланка, Пирот запад и Пирот исток, уз напомену да се систем наплате путарине односно статус ЧНМ и БНМ може кориговати у складу са политиком управљача аутопута ЈП „Путеви Србије“:

1.1.1.2. Пратећи садржаји за потребе корисника

Пратећи садржаји за потребе корисника пута обухватају све функције и објекте који треба да обезбеде безбедније и комфорније путовање. Утицај тих садржаја на показатеље експлоатације пута је посредан у погледу безбедности, сигурности и удобности у току вожње (нпр. одмор возача), али истовремено ти садржаји отварају могућност остварења директних прихода и могу послужити као подстицај развоја непосредног окружења.

На основу функционалних карактеристика пратећих садржаја за потребе корисника пута могуће је дефинисати следеће функционалне врсте и типове:

1) Паркиралишта која служе за краће задржавање и предах (15 до 30 мин.) било по потреби, било по жељи. Паркинг за путничке аутомобиле раздвојен је од паркинга за теретна возила и аутобусе који се паркирају на истој површини. Паркиралишта се опремају интерним телефоном, санитарним просторијама, водом за пиће, паноима с туристичким информацијама и мањим уређеним површинама за одмор. Тај тип пратећег садржаја могуће је додатно опремити мањим продавницама (нпр. покретне продавнице сезонског воћа) и/или кафеима који раде током најоптерећенијих месеци и то у часовима када је најинтензивнији саобраћај. Надзор и одржавање свих паркиралишта је повремен и спроводи га служба за одржавање пута с тим што је могуће да површине ван коловоза буду уговорна обавеза за купца продавнице и/или кафеа.

Паркиралишта се могу у одређеној мери стандардизовати.

У коридору аутопута Е-80, деоница Ниш- граница Бугарске предвиђено је петнаест паркиралишта (у правцу раста стационаже - седам десно и осам лево) и то на следећим локацијама:

- самостално једнострано смакнуто паркиралиште - лево (km 016+025);
- самостална обострана смакнута паркиралишта- десно и лево (km 020+025);
- самостална обострана смакнута паркиралишта- десно и лево (km 031+770);
- самостална обострана смакнута паркиралишта- десно и лево (km 035+620);
- самостална обострана смакнута паркиралишта- десно и лево (km 055+500);
- самостално једнострано смакнуто паркиралиште - лево (km 067+500);

- самостално једнострано смакнуто паркиралиште - десно (km 068+000);
- самостална обострана смакнута паркиралишта- десно и лево (km 076+000);
- самостално једнострано смакнуто паркиралиште - десно (km 087+830);
- самостално једнострано смакнуто паркиралиште - лево (km 090+145).

2) Одморишта подразумевају дуже задржавање корисника (30 до 90 мин.) и имају раздвојене површине за паркирање путничких возила, аутобуса, теретних возила и ако постоји потреба, туристичких возила. Она садрже све програме паркиралишта као и додатно јавни телефон, осветлење, ресторане, продавнице кафе итд. На одморишту могу бити и пумпе за гориво и ауто-сервиси за мање услуге и оправке. Слободне површине су предвиђене за одмор и краћу рекреацију корисника пута. Надзор и одржавање коловозних површина је задатак службе за одржавање путног правца, док се све остале површине могу уговорно регулисати са закупцима садржаја.

Одморишта се могу у одређеној мери стандардизовати.

У коридору аутопута Е-80, деоница Ниш- граница Бугарске предвиђена су седам одморишта (у правцу раста стационаже - три десно и четири лево) и то на следећим локацијама:

- самостална обострана смакнута одморишта – лево и десно „Ниш 1” (km 008+650);
- самостално једнострано смакнуто одмориште – лево „Ниш 2” (km 016+150);
- самостална обострана смакнута одморишта – лево и десно „Бела паланка” (km 046+600);
- самостална обострана смакнута одморишта – лево и десно „Пирот” (km 073+840).

3) Услужни центри су целовити мултифункционални пратећи садржаји који првенствено служе за дуже задржавање корисника пута. Они се поред претходно наведених елемената опремају мотелима, кампинг простором за рекреативна возила, пумпама за гориво, сервисима и радионицама. Они су мали и специфично урбанизовани комплекси потпуно комунално опремљени. Интерне саобраћајнице и површине за паркирање се раздвајају по врстама возила (путнички аутомобили, теретна возила, аутобуси), као и по сврси задржавања (нпр. издвојено паркиралиште за мотел). Услужни центри имају велики број запослених и локалне кориснике из ширег подручја аутопута. Приступ услужном центру се обезбеђује директно са путног потеза (деонице) за кориснике аутопута, док се за локалне кориснике обезбеђује приступ возилима са локалне мреже. Паркинг се формира на посебним површинама ослоњеним само на локалну мрежу и пешачко кретање до/од површина услужног центра. Такав концепт је обавезан за услужне центре како се не би мешало даљинско и локално кретање. Услужни центри раде 24 часа дневно током целе године. Надзор и одржавање свих површина услужног центра су стални уз могућу прераспodelу задатака као у случају одморишта.

Услужни центри су увек специфични комплекси под значајним утицајем карактеристика гравитационог подручја и локације. За услужне центре постављају се услови за обавезне и прихватљиве садржаје, као и услови повезивања с путним правцем на који су ослоњени уз рационалну процену колико садржаји треба да се програмирају и обликују према захтевима других корисника, односно корисника из ширег подручја. Основни принцип подразумева да услужни центри првенствено служе корисницима аутопута, па су потребе осталих корисника прихватљиве само у оној мери у којој не угрожавају неопходан квалитет услуге и ниво сигурности.

У коридору аутопута Е-80, деоница Ниш- граница Бугарске предвиђен је један услужни центар „Димитровград - Градина” на km 104+400. Његов положај је непосредно пре држане границе са Р. Бугарском на месту где се сустичу ДП IА – А4,

магистрална једноколосечна железничка пруга број 5: Ниш-Димитровград-државна граница-(Драгоман) и ДП ПА – 259. Преко ДП ПА – 259 услужни центар „Димитровград - Градина” остварује везу са ширим гравитационим подручјем преко државних путева ДП ПА – 221 и ДП ПБ – 429.

1.2. Положај коридора железничке пруге Е-70

Коридор двоколосечне електрифициране железничке пруге високе перформансе за мешовити (путнички и теретни) саобраћај и комбиновани транспорт са пројектованим брзинама од 160 km/h, а где је то могуће и брзинама до 220 km/h (у даљем тексту: коридор железничке пруге Е-70), укупне дужине око 103,68 km, прати коридор (уз мања одступања ради неопходног кориговања радијуса кривина за потребе великих брзина) постојеће Магистралне једноколосечне железничке пруге број 5: Ниш-Димитровград-државна граница-(Драгоман) осим, на деоницама:

- **од станице Ниш Путничка до Просека и пруга (Црвени Крст) - одвојна скретница 2 -одвојна скретница 4 - (Ћеле Кула)** које егзистирају у оквиру предметног плана, где их замењује нови обилазни крак Магистралне једноколосечне железничке пруге број 5: Ниш-Димитровград-државна граница-(Драгоман), укупне дужине око 20km. Полазна тачка обилазне пруге је лоцирана на излазном грлу станице Ниш Ранжирна пруге Ниш Ранжирна - Црвени Крст. Обилазна пруга се уводи у будућу станицу Север без укрштања са постојећом пругом Београд-Младеновац-Лапово-Ниш-Прешево-граница Македоније. Из станице Север се одваја колосек у правцу станице Црвени Крст и крак обилазне пруге у правцу нове станице Пантелеј, из које се даље одваја регионална пруга Црвени Крст-Зајечар-Прахово Пристаниште. После станице Пантелеј, траса обилазне пруге води се паралелно са аутопутем Е-80, коришћењем кривина великих радијуса које дозвољавају брзину до 160km/h. Траса обилазне пруге иде паралелно са аутопутем све до уклапања у постојећу Магистралну једноколосечну железничку пругу број 5: Ниш-Димитровград-државна граница-(Драгоман) у реону Просека. Пруге од станице Ниш Путничка до Просека и пруга (Црвени Крст) - одвојна скретница 2 -одвојна скретница 4 - (Ћеле Кула) задржавају се за обављање путничког и теретног унутрашњег и међународног железничког саобраћаја до изградње и пуштања у експлоатацију једноколосечне обилазне пруге око Ниша, након чега се укидају.
- **од Просека до Долца** због техничких ограничења која постоје на овом делу, оштрих кривина на простору Сићевачке клисуре и заштите Парка природе Сићевачка клисура. Брзине кретања возова на постојећој Магистралној једноколосечној железничкој прузи број 5. кроз Сићевачку клисуру су од 70 до 85 km/h. Планирани коридор железничке пруге Е-70 од Просека до Долца пролази кроз масив Сићевачке клисуре са тунелским вођењем трасе све до уклапања у коридор постојеће Магистралне једноколосечне железничке пруге број 5: Ниш-Димитровград-државна граница-(Драгоман) у реону Долца.

Положај новог коридора пруге високе перформансе Е-80 на деоници Просек-Долац, са тунелским вођењем трасе кроз масив Сићевачке клисуре, приказан је илустративно, а коначан положај биће утврђен по изради и верификацији техничке документације на нивоу Генералног пројекта.

Изградња двоколосечне електрифициране железничке пруге високе перформансе за мешовити (путнички и теретни) саобраћај и комбиновани транспорт са пројектованим брзинама од 160 km/h, а где је то могуће и брзинама до 220 km/h - Железничке пруге Е-70, одвијаће се у три фазе:

У првој фази изградиће се обилазни крак Магистралне једноколосечне железничке пруге број 5: Ниш-Димитровград-државна граница-(Драгоман), око Ниша, укупне дужине око 20 km, након чега ће се извршити електрификација једноколосечне пруге и службених места на целој деоници од Ниша до Димитровграда-државне границе-(Драгоман).

У циљу реализације реконструкције и модернизације предвиђено је следеће:

1) Брзине кретања возова су од 70-85 km/h (кроз Сићевачку клисуру) због техничких ограничења која постоје на том делу, а до 120 km/h на делу од Станичења до Димитровграда;

2) Минимална ширина планума износи 6,60 m;

3) Категорија пруге D4, маса по осовини од 22,5t/os и маса по дужном метру од 8t/m' и товарним профилем UIC-GC;

4) Продужење пријемно-отпремних станичних колосека са циљем да се обезбеди корисна дужина до 660 m за саобраћај возова од 120 km/h у свим станицама, а у станицама Островица и Бела Паланка дужина по једног претицајног колосека корисне од 750 m;

5) Горњи строј на отвореној прузи, главним пролазним и осталим колосецима су од шина типа 60E1 на армирано бетонским праговима дужине 2,60 m, са еластичним причврстним прибором;

6) Осигурање службених места је са комплетним електронским сигнално сигурносним уређајима. Електронски сигнално-сигурносни уређаји садрже и интерфејсе за ETCS (за LEU-еуропетље, за LEU-еуробализе и за RBC) који омогућавају накнадно увођење ETCS нивоа 1 или 2, без имена на електронској поставиници, већ само уз уградњу додатне спољне опреме (LEU-а за еуробализе и за еуропетље, еуропетљи, еуробализа и RBC) и каблова;

7) За путне прелазе који остају у функцији предвиђено је подизање нивоа осигурања аутоматским електронским уређајима са укључним и искључним тачкама и у зависности са излазним сигналимa суседних станица;

8) Електрификација је системом вуче 25 kV/50Hz, са даљинским управљањем. Предвиђене локације електровучних подстанца (ЕВП-а), вучних електроенергетских постојења (ПСН-постројење за секционисање код неутралних секција) и постројења за секционисање (ПС) су следеће:

- ПСН Нишка Бања, предвиђен је у km 10+280, са леве стране постојеће пруге, на катастарској парцели број 476 КО Нишка Бања, површине земљишта предвиђеног за изградњу $10\text{ m} \times 9\text{ m} = 90\text{ m}^2$;
- ПС Долац, предвиђен је у km 31+560, са десне стране постојеће пруге, на катастарској парцели број 476 КО Долац, површине земљишта предвиђеног за изградњу $10\text{ m} \times 9\text{ m} = 90\text{ m}^2$;
- ЕВП Бела Паланка, у km 41+980, са десне стране постојеће пруге, на катастарским парцелама број 876, 877 и 878 КО Бела Паланка, укупне површине земљишта предвиђеног за изградњу $90\text{ m} \times 75\text{ m} = 6750\text{ m}^2$;
- ПС Чифлик у km 53+440, са десне стране пруге у зони станице Чифлик, на катастарској парцели број 1279 КО Чифлик, површине земљишта предвиђеног за изградњу $10\text{ m} \times 9\text{ m} = 90\text{ m}^2$;
- ПСН Станичење у km 63+935, са леве стране постојеће пруге, на катастарској парцели број 8518, површине земљишта предвиђеног за изградњу $10\text{ m} \times 9\text{ m} = 90\text{ m}^2$;
- ПС Пирот у km 72+830, са десне стране постојеће пруге, на катастарској парцели број 4443/1 КО Пирот, површине земљишта предвиђеног за изградњу $10\text{ m} \times 9\text{ m} = 90\text{ m}^2$;
- ЕВП Суково у km 87+330, са десне уз постојећу пругу и асфалтни пут, површине земљишта предвиђеног за изградњу $53\text{ m} \times 35,5\text{ m} = 1881,5\text{ m}^2$.

У другој фази извршиће се реконструкција и модернизација једноколосечне железничке пруге и изградити и електрифицирати и други колосек од Долца до Димитровграда-државне границе-(Драгоман), како би се на овој деоници створили услови за функционисање двоколосечне електрифициране железничке пруге високе перформансе.

У трећој фази од Просека до Долца изградиће се тунели и остали објекти за двоколосечну електрифицирану железничку пругу високе перформансе, кроз масив Сићевачке клисуре са тунелским вођењем трасе, као и други колосек железничке обилазнице око града Ниша на деоници Ниш путничка-Просек у новом коридору. Постојећа деоница од Просека до Долца која пролази кроз Сићевачку клисуру и Парк природе Сићевачка клисура и постојећа деоница Магистралне једноколосечне железничке пруге број 5: Ниш-Димитровград-државна граница-(Драгоман) у зони Просека ка Нишкој Бањи, задржаће се као туристичко-музејска железница. Извршиће се такође, реконструкција железничких капацитета у зони Просека и Долца, са циљем стварања услова за функционисање двоколосечне железничке пруге високе перформансе Е-70 (Ниш-Димитровград-граница Бугарске), и туристичко-музејске железнице у постојећем коридору једноколосечне железничке пруге на деоници Нишка Бања-Просек-Долац.

1.4. Положај коридора магистралних гасовода

Постојећи магистрални гасовод МГ-09 Појате - Ниш улази у подручје плана са северозападне стране и долази до Главног разделног чвора (ГРЧ) „Ниш“ и Главне мерно - регулационе станице (ГМРС) „Ниш – 1“, у непосредној близини насеља Чамурлија.

Од ГРЧ-а „Ниш“ ка југу наставља магистрални гасовод МГ-11 (Ниш - Приштина, односно Лесковац и Врање).

Од главног разделног чвора „Ниш“ ка истоку протежу се магистрални гасоводи МГ-10 Ниш - Димитровград и МГ-12 Ниш - Прахово. Коридор ових гасовода је заједнички од ГРЧ-а „Ниш“, одакле гасовод пролазећи кроз примопредајну станицу ППС „Трупале“, прелази ДП ПА - 158 и наставља у правцу североистока прелазећи преко Црвеног брега и Рујничке реке одакле скреће ка југу и пролази између насељених места Горњи Комрен и Хум, наставља ка југоистоку, прелази Матејевачки пут и долази до ГМРС „Ниш 2“. Одатле гасовод прелази Бреничку и Матејевачку реку и наставља ка југоистоку до ГРЧ „Књажевац“, одакле се рачва у два крака према Прахову (МГ-12) и Димитровграду (МГ-10).

Одавде се магистрални гасовод (МГ-10) пружа јужно преко ДП IA-A4 (M1.12), а потом скреће ка истоку и иде паралелно са државним путем у дужини од око 5500 m, прелази реку Нишаву и иде даље ка југу, где прелази Студену реку и у правцу југоистока пролази кроз насељено место Јелашница. Настављајући у правцу југоистока, гасовод прелази Сугарчев врх, потоке Смрденац и Моралија одакле иде паралелно са ДП ИБ-427 Нишка Бања – Јелашница - Црвена река до Старог гариња. Одавде се гасовод одваја северно од ДП ИБ-427 до Раскреја, а потом наставља дуж ДП ИБ-427, пролазећи наизменично са леве и десне стране државног пута. Даље гасовод скреће ка североистоку и наставља до железничке пруге Е-70, прелази је и пружа се између реке и железничке пруге, а потом прелази реку Нишаву. Одатле гасовод пролази кроз Дражевски брод, прелази поток Криви Дол и реку Нишаву, наставља ка југоистоку, па опет прелази реку Нишаву и улази у ГМРС „Бела Паланка“. Одатле гасовод у правцу југоистока и истока прати ток реке Нишаве, а даље скреће ка југу до преласка железничке пруге Е-70, и ДП IA-A4 (M1.12). Одатле гасовод скреће ка северу до насеља Креница, иде паралелно са ДП IA-A4 (M1.12) преко Мисирковог рога, наставља југоисточно, два пута прелази ДП IA-A4 (M1.12) и наставља ка истоку, прелази поток

Стубал и приближава се ДП IA-A4 (M1.12), иде даље до насељеног места Понор и наставља источно. Даље гасовод прелази поток Балван и Маглићку реку, општински пут за насељено место Блато, потом прелази Расничку реку, Безданску реку, поток Рогоз, сече општински пут за Присјан и у правцу североистока и истока наставља у дужини од око 7400 m до ГМРС „Пирот“. Од овог објекта гасовод наставља у правцу југоистока у дужини од око 1200 m, укршта се са железничком пругом Е-70 и ДП IA-A4 (M1.12), а потом скреће ка североистоку и иде преко Бачевих ливада. Даље наставља југоисточно и паралелно са железничком пругом Е-70 и ДП IA-A4 (M1.12), а потом прелази реку Јерму. Даље гасовод прелази општински пут ка Градишту, тангира корито реке Нишаве, а затим наставља у правцу југоистока и опет прелази железничку пругу Е-70 и ДП IA-A4 (M1.12). Гасовод потом наставља у истом правцу сече локалне путеве и поток који пролази кроз Срећковац и обилази насељено место Срећковац. Одавде се гасовод укршта са железничком пругом Е-70, ДП IA-A4 (M1.12) и реком Нишавом и наставља ка југоистоку, а потом ка истоку до ГМРС „Димитровград“. Одавде се гасовод пружа даље ка југоистоку преко Гладног поља и Кандине баре и долази до ППС „Димитровград“ која се налази у непосредној близини државне границе. Крајња тачка је интерконекција гасовода на граници Републике Србије и Републике Бугарске.

Концепција развоја и мере заштите животне средине коридора магистралног гасовода (МГ-10) спроводиће се у складу са Просторним планом подручја посебне намене инфраструктурног коридора магистралног гасовода Ниш-Димитровград са елементима детаљне регулације (Сл. гласник РС бр. 102/16).”

2. План веза инфраструктурних система са окружењем

2.1. План веза аутопута Е-80 с окружењем

Везе аутопута Е-80 с окружењем оствариваће се путем петљи и денивелисаних укрштања, применом следећих критеријума:

- успостављањем веза с аутопутем на местима укрштања са државним путевима I реда и саобраћајно најфреквентнијим државним путевима II реда и/или јавним општинским путевима, уз коришћење алтернативних путних праваца;
- успостављањем веза градских и општинских центара у окружењу коридора са аутопутем, по могућству на местима већ постојећих укрштаја са правцима главних градских-насељских саобраћајница; и
- успостављањем веза аутопута са подручјима значајним за развој туризма, индустрије, робно-транспортних центара и сл.

2.1.1. Петље

На коридору аутопута Е-80 од Трупала до границе Бугарске налазе се 10 петљи и то:

- петља „Трупале“ (km 435+007) (km 0+000) у функцији рачвања аутопута из правца Бугарске (Е-80) на правце према Београду (Е-75) и Републици Македонији (Е-75);
- петља „Ниш север“ (km 002+250) преко које се град Ниш (Булевар „12. Фебруар“) и ДП ПА - 158 (Р-214) Алексинац - Ниш укључују на аутопут;
- петља „Ниш исток“ (km 009+315) налази се на укрштању аутопута са ДП ИБ – 426 (Р274) и градском магистралом „булевар Медијана“ и представља излаз града Ниша према истоку;
- петља „Малча“ (km 016+620) - преко које су повезани ДП ИВ – 35 (М-25) Зајечар - Ниш са аутопутем Е-80 и широм саобраћајном мрежом.

- планирана петља „Вега“ (km 034+500);
- планирана петља „Бела Паланка“ (km 045+730) - преко које су Бела Паланка и околина повезани са аутопутем, ДП ПА -259 (M1.12) Ниш-Димитровград, ДП ПА -223 (P-244a) Бабушница - Бела Паланка - Сврљиг;
- планирана петља „Пирот запад“ (km 069+665) преко које се остварује веза са ДП ИБ -39 (M9), ДП ПА -259 (M1.12) Ниш-Димитровград, ДП ПА-221(P121) и ДП ПБ – 428 (P262);
- планирана петља „Пирот исток“ (km 080+617), преко које Пирот остварује везу са ДП ИБ -39 (M9), ДП ПА -259 (M1.12) Ниш-Димитровград и ДП ПА-223 (P244a)
- планирана петља „Димитровград“ (km 096+170) која се налази западно од Димитровграда, а непосредно пре укрштања аутопута са реком Нишавом и градским саобраћајницама. У функционалном смислу представља везу аутопута преко градских саобраћајница са ДП ПА -259 (M1.12) Ниш-Димитровград и ДП ПА -221 (P121) и ДП ПВ -429 (P244) ;
- планирана петља „Градина“ (km 103+675) - веза аутопута са граничним прелазом и са робно-транспортним центром обавља се преко петље „Градина“. Преко ове петље се и постојећи пут из Димитровграда укључује на аутопут Е-80. Она представља источну везу Димитровграда са аутопутем Е-80.

2.1.2. Денивелисана укрштања

Денивелисаним укрштањима се обезбеђује квалитетно повезивање и проходност саобраћајне мреже на подручју Инфраструктурног коридора изградњом надвожњака или подвожњака, односно објеката изнад или испод аутопута Е-80.

Утврђују се следећи посебни критеријуми за размештај денивелисаних укрштања:

- задржавају се постојеће трасе свих државних и јавних општинских путева и њиховог денивелисаног укрштања са аутопутем;
- обезбеђује се денивелисано укрштање за све некатегорисане општинске путеве (атарске путеве - пољски, шумски), с тим да место укрштања може бити померено са трасе атарског пута на дистанци максималне дужине 0,5 km, у ком случају се обезбеђује изградња деонице некатегорисаног општинског пута дуж оградe аутопута до погодног места за укрштање;
- уколико је потребно обезбеђује се бар једно денивелисано укрштање за подручје катастарске општине чију територију пресеца аутопут;
- размештајем денивелисаних укрштања јавних и некатегорисаних општинских путева са аутопутем обезбедиће се удаљеност суседних укрштања која је већа од 2 km, а мања од 4 km;
- на отвореном простору, по правилу, предност ће имати надвожњаци, а у насељима подвожњаци, док ће остали надземни водови (водопривредни, енергетски и др.) бити проведени испод трасе;
- димензионисањем надвожњака или подвожњака обезбеђује се пролазак свих врста возила (нпр. пољопривредне механизације) за двосмерни саобраћај, тако да минимална висина подвожњака износи 4,5 m, а ширина 6 m;
- мостови (за премошћавање водотока, сувих долина и депресија) предвидеће се као вишенаменски, са могућношћу коришћења за колски и пешачки саобраћај или пролаз ниске дивљачи; и
- инсталације и водови, који су положени уз аутопут и пругу, сместиће се ван ограђеног аутопутног или пружног појаса, а уколико не постоји адекватно

решење за њихово измештање, инсталацијама и водовима обезбедиће се посебне мере приступа и заштите.

Денивелисана укрштања (прелази преко/испод) аутопута су:

Табела 1: Списак укрштаја на аутопуту Е80, Ниш-граница Бугарске

	ОБЈЕКАТ	стационажа	
1	надвожњак	2+497.00	
2	подвожњак	3+306.00	
3	подвожњак	4+715.00	
4	подвожњак	7+022.00	
5	подвожњак	7+868.00	
6	подвожњак	9+537.00	
7	надвожњак	14+391.00	
8	надвожњак	16+944.00	
9	подвожњак	18+340.00	
10	подвожњак	19+268.00	
11	подвожњак	19+940.00	
12	подвожњак	22+288.00	
13	подвожњак	25+588.00	
14	тунел	27+973.00	28+696.00
15	подвожњак	34+614.00	
16	подвожњак	37+535.00	
17	надвожњак	38+994.00	
18	подвожњак	40+262.00	
19	подвожњак	42+055.00	
20	подвожњак	42+894.00	
21	подвожњак	43+775.00	
22	подвожњак	45+200.00	
23	подвожњак	45+830.00	
24	подвожњак	46+050.00	
25	надвожњак	46+855.00	
26	подвожњак	47+425.00	
27	надвожњак	49+626.00	
28	подвожњак	56+345.00	
29	надвожњак	56+728.00	
30	подвожњак	59+266.00	
31	надвожњак	60+109.00	
32	подвожњак	60+945.00	
33	подвожњак	61+962.00	
34	надвожњак	63+080.00	
35	подвожњак	64+235.00	
36	надвожњак	65+295.00	
37	тунел	65+792.00	65+908.00
38	надвожњак	66+370.00	
39	надвожњак	69+665.00	
40	надвожњак	69+987.00	
41	тунел	72+640.00	73+127.00
42	подвожњак	75+410.00	
43	надвожњак	76+968.00	

44	надвожњак	77+712.00	
45	подвожњак	78+912.00	
46	подвожњак	80+267.00	
47	подвожњак	80+467.00	
48	подвожњак	80+780.00	
49	надвожњак	82+515.00	
50	надвожњак	84+138.00	
51	подвожњак	87+562.00	
52	подвожњак	89+030.00	
53	надвожњак	89+530.00	
54	надвожњак	91+588.00	
55	подвожњак	92+288.00	
56	подвожњак	93+049.00	
57	подвожњак	94+046.00	
58	тунел	94+185.00	94+400.00
59	подвожњак	96+195.00	
60	подвожњак	97+546.00	
61	тунел	98+342.00	98+926.00
62	тунел	99+535.00	100+640.00
63	подвожњак	101+693.00	
64	подвожњак	102+502.00	
65	подвожњак	103+472.00	
66	надвожњак	104+500.00	

2.1.3. Паралелни алтернативни путни правци

2.1.3.1. Алтернативни путни правци

Основне функције алтернативног путног правца аутопута Е-80 су:

- обезбеђење алтернативног саобраћајног из правца запада према истоку у Инфраструктурном коридору, ради омогућавања обављања дела саобраћаја на овом правцу без наплате путарине;
- пријем саобраћаја са попречних путних праваца и усмеравање на аутопут преко најближих петљи; и
- успостављање везе државних путева II реда, општинских путева и фреквентнијих градских саобраћајница, као и задовољење локалних саобраћајних потреба у Инфраструктурном коридору.

Коридор алтернативног путног правца пружаће се паралелно коридору аутопута Е-80 са деоницама са десне и леве стране, чије ће се функционално повезивање остварити преко ДП ПА-259 (М1.12) Ниш-Димитровград односно, његовим деоницама које нису обухваћене планираном трасом аутопута Е-80 и Паралелним некомерцијалним путем Бела Паланка –Пирот.

2.1.3.2. Паралелни некомерцијални пут Бела Паланка -Пирот

Паралелни некомерцијални пут је подељен на три деонице.

Почетак *прве деонице* (km 51+055.33) је на месту где пројектована осовина напушта ДП ПА-259 (М1.12). Након тога паралелни пут пролази испод моста (km 51+255.88) на аутопуту Е-80, затим мостом (km 51+855.72) преко железничке пруге Ниш – Димитровград и реке Нишаве и идући обалом Нишаве се на km 52+700 укључује

у коридор локалног пута Клење-Љубатовица-Стража-Црноклиште. До краја деонице (km 55+288.49) траса паралелног пута је положена коридором поменутог локалног пута и удаљена је од аутопута Е-80 до 1,7 km. Хоризонтална геометрија трасе диктирала је рачунску брзину од 60 km/h. Веза са локалном путном мрежом остварена је површинском раскрсницом - Трокрака раскрсница, на km 51+516.07, паралелног пута и девијације локалног пута за Чифлик. Од објеката на траси имамо 2 моста, од којих је већи дужине 257,08 m а краћи распона 12 m, 2 плочаста пропуста преко локалних путева, 10 цевастих пропуста, и АБ зид дужине 285,59 m.

Део паралелног пута на почетку *друге деонице* води се независно од аутопута, пролазећи изнад села „Селиште“, користећи делимично стари (земљани) пут који је водио до Пирота, до km 56+800.00 када се приближава аутопуту. На km 59+020.00, поново напушта коридор аутопута, долази до села "Црноклиште" прелазећи мостом преко „Петрове“ реке, и даље пролазећи испод села. Геометрију трасе је диктирала рачунска брзина од 60 km/h. Највећим делом траса паралелног пута је вођена уз аутопут. Паралелни пут својим трупом налаже на пројектовану косину насипа аутопута, тако да поменуте саобраћајнице сада имају заједнички труп, тампон се одводњава заједничким дренажним системом. Везе са локалном путном мрежом су остварене површинским раскрсницама: укрштај на km 59+432.26 повезује приступни асфалтни пут из села Црноклиште са паралелним путем и укрштај на km 59+671.72 повезује приступни земљани пут са паралелним путем. Од објеката на траси имамо мост преко Петрове реке, дужине 32m и 2 цеваста пропуста.

Трећа деоница паралелног некомерцијалног пута прати аутопут са десне стране све до петље „Пирот запад“ делом по постојећем ДП ПА-259 (М1.12), а делом као нова траса, све до тунела „Сарлах“, када прелази на леву страну аутопута, где се повезује на постојећи ДП ПА-259 (М1.12). Геометрију трасе је диктирала рачунска брзина од 60 km/h.

2.1.3.3. Паралелне сервисне саобраћајнице

Основне функције паралелних сервисних саобраћајница аутопута Е-80 су да:

- на деоницама коридора аутопута обезбеде прилаз грађевинском подручју насеља и градова;
- врше пријем саобраћаја са паралелних сервисних магацинских, трговинско-гоститељских и спортско-рекреативних садржаја поред аутопута и усмеравају их на аутопут.

Положај сервисних саобраћајница утврђиваће се одговарајућим урбанистичким планом за насељено место, односно применом просторног плана јединице локалне самоуправе уз поштовање критеријума прикључења на аутопут на петљама.

(7)

У текстуалном делу Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Бугарске („Службени гласник РС”, бр. 86/09), у поглављу „VI. РАЗМЕШТАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У ИНФРАСТРУКТУРНОМ КОРИДОРУ“, после пододељка 1.6. додаје се нови пододељак „1.7. Положај коридора продуктовода” који гласи:

„1.7. Положај коридора продуктовода

Положај коридора продуктовода (нафтних деривата) кроз Републику Србију (деоница Панчево-Београд-Смедерево-Јагодина-Ниш) малим делом се налази у

инфраструктурном коридору Ниш - граница Бугарске (у дужини од око 5,13 km) и то на подручју града Ниша (КО: Трупале, Поповац, Медошевац, Доњи Комрен и Ниш – Црвени Крст).

Продуктовод се углавном води испод пољопривредног земљишта на прописаном растојању од објеката, водотока, путева, гасовода и жел. пруга. На територији предметног плана, долази из правца северозапада у коридору Ауто-пута Е-75: Београд – Ниш, са леве стране аутопута, обилази петљу „Трупале” са североисточне стране, скреће према југоистоку и наставља коридором Ауто-пута Е-80: Ниш - граница Бугарске са леве стране аутопута, долази до петље „Ниш север”, када прелази на десну страну аутопута. Обилази петљу „Ниш север” са јужне стране, прати коридор аутопута и долази до терминала „Ниш”.

Терминал „Ниш” се налази у оквиру комплекса постојећег складишта НИС „Петрола” са анексом непосредно уз комплекс чија је укупна површина са анексом сса 5,03 ha.

На простору комплекса терминала планирају се као обавезни садржаји следећи објекти: постројења и уређаји неопходни за обављање горе наведених функција терминала: резервоари за складиштење моторних горива са танкванама, управна зграда, техничко-сервисни објекат (радионица, ватрогасница и др.), трафостаница, портирница, интерне саобраћајнице и платои.

У оквиру анекса непосредно уз комплекс терминала потребно је изградити: чистачко место, филтере, редукциону станицу, систем за прикупљање бензинских пара, пумпну станицу за продуктоводе, мерна станица за бензине, дизеле и продуктоводе, и постројење за третман зауљених отпадних вода.

Концепција развоја и мере заштите животне средине коридора продуктовода спроводиће се у складу са Просторним планом подручја посебне намене система продуктовода кроз Републику Србију (Сл. гласник РС бр. 19/2011. године).”

(8)

У текстуалном делу Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Бугарске („Службени гласник РС”, бр. 86/09), поглавље „VII. ЗАШТИТА ПРОСТОРА” одељак „2.5. Заштита природних добара”, постојећи текст се у целости замењује новим који гласи:

„2.5. Заштита природних добара

Планска решења коридора инфраструктурних система не индикују значајније неповољне утицаје на заштићена природна добра и еколошки значајна подручја, а очекивани утицаји могу се избећи, смањити или надокнадити.

Заштићена природна добра у обухвату предметног плана (или њихови делови) (Природни споменик „Каменички вис 1“, Споменик природе „Дуд запис у Медошевцу“, Споменик природе „Новоселски брест –запис“, Споменик природе „Бели дуд у Нишкој бањи“, Парк природе „Сићевачка клисура“ - режими заштите II и III степена, Специјални резерват природе „Јелашничка клисура“ - режим заштите II степена, Споменик природе „Крупачко врело“ – режим заштите II степена, Специјални резерват природе „Сува планина“ - режим заштите I и II степена, Парк природе „Стара планина“ - режим заштите II и III степена), штите се посебним мерама које су утврђене уредбама о заштити сваког појединачног природног добра. За разраду овог просторног плана плановима нижег реда, као и за све радове на просторима ових природних добара обавезно је накнадно обезбедити посебне детаљне услове Завода за заштиту природе Србије.

У обухвату овог просторног плана налазе се и два добра у поступку заштите („Два стабла храста медунца у Чукљенику“ и Специјални резерват природе „Крупачко блато“). Такође, у обухвату се налазе и еколошки значајна подручја и делови Еколошке мреже Србије (делови IPA, IBA, PBA и EMERALD мреже) - „Каменички вис 1“, „Сува планина“, „Сићевачка клисура“ „Јелашничка клисура“, „Шљивовички вис“, „Стара планина“, „Јерма“, „Димитровград-Големи врх“.

На заштићеном подручју успостављају се следећи режими заштите: 1) I степена, 2) II степена и/или 3) III степена.

Режим заштите I степена - строга заштита, спроводи се на заштићеном подручју или његовом делу са изворним или мало измењеним екосистемима изузетног научног и практичног значаја, којом се омогућавају процеси природне сукцесије и очување станишта и животних заједница у условима дивљине.

Режим заштите I степена:

- 1) забрањује коришћење природних ресурса и изградњу објеката;
- 2) ограничава радове и активности на научна истраживања и праћење природних процеса, контролисану посету у образовне, рекреативне и општекултурне сврхе, као и спровођење заштитних, санационих и других неопходних мера у случају пожара, елементарних непогода и удеса, појава биљних и животињских болести и пренаможавања штеточина, уз сагласност Министарства.

Режим заштите II степена - активна заштита, спроводи се на заштићеном подручју или његовом делу са делимично измењеним екосистемима великог научног и практичног значаја и посебно вредним пределима и објектима геонаслеђа.

У II степену заштите могу се вршити управљачке интервенције у циљу рестаурације, ревитализације и укупног унапређења заштићеног подручја, без последица по примарне вредности њихових природних станишта, популација, екосистема, обележја предела и објеката геонаслеђа, обављати традиционалне делатности и ограничено користити природни ресурси на одржив и строго контролисан начин.

Режим заштите II степена:

- 1) забрањује изградњу индустријских, металуршких и рударских објеката, асфалтних база, рафинерија нафте, као и објеката за складиштење и продају деривата нафте и течног нафтног гаса, термоелектрана и ветрогенератора, лука и робно-трговинских центара, аеродрома, услужних складишта, магацина и хладњача, викендица и других породичних објеката за одмор, експлоатацију минералних сировина, тресета и материјала речних корита и језера, преоравање природних травњака, привредни риболов, уношење инвазивних алохтоних врста, изградњу објеката за рециклажу и спаљивање отпада и образовање депонија отпада;

- 2) ограничава регулацију и преграђивање водотока, формирање водоакумулација, мелиорационе и друге хидротехничке радове, изградњу хидроелектрана, соларних електрана и електрана на био-гас, објеката туристичког смештаја, угоститељства, наутичког туризма и туристичке инфраструктуре и уређење јавних скијалишта, изградњу објеката саобраћајне, енергетске, комуналне и друге инфраструктуре, стамбених и економских објеката пољопривредних газдинстава, традиционално коришћење камена, глине и другог материјала за локалне потребе, изградњу рибњака, објеката за конвенционално гајење домаћих животиња и дивљачи, риболов, лов, сакупљање гљива, дивљих биљних и животињских врста, газдовање шумама и шумским земљиштем, формирање шумских и пољопривредних монокултура, уношење врста страних за дивљи биљни и животињски свет регије у којој се налази заштићено подручје и примену хемијских средстава.

Режим заштите III степена - проактивна заштита, спроводи се на заштићеном подручју или његовом делу са делимично измењеним и/или измењеним екосистемима, пределима и објектима геонаслеђа од научног и практичног значаја.

У III степену заштите могу се вршити управљачке интервенције у циљу рестаурације, ревитализације и укупног унапређења заштићеног подручја, развој села и унапређење сеоских домаћинстава, уређење објеката културно-историјског наслеђа и традиционалног градитељства, очување традиционалних делатности локалног становништва, селективно и ограничено коришћење природних ресурса и простора уз потребну инфраструктурну и другу изградњу.

Режим заштите III степена:

1) забрањује изградњу рафинерија нафте и објеката хемијске индустрије, металуршких и термоенергетских објеката, складишта нафте, нафтних деривата и природног гаса, уношење инвазивних алохтоних врста и образовање депонија;

2) ограничава изградњу других индустријских и енергетских објеката, асфалтних база, објеката туристичког смештаја и јавних скијалишта, инфраструктурних објеката, складишта индустријске робе и грађевинског материјала, викендица, експлоатацију и примарну прераду минералних сировина, образовање објеката за управљање отпадом, изградњу насеља и ширење њихових грађевинских подручја, лов и риболов, формирање шумских и пољопривредних монокултура, примену хемијских средстава и друге радове и активности који могу имати значајан неповољан утицај на природне и друге вредности заштићеног подручја.

Режим заштитне зоне заштићеног подручја забрањује и ограничава радове и активности за које се (у поступку утврђеним законом и другим прописима) утврди да могу имати значајан неповољан утицај на биолошку разноврсност, вредности геонаслеђа и предела тог заштићеног подручја.

Одређују се следеће мере и препоруке за избегавање, отклањање и умањивање неповољних утицаја изградње инфраструктурних система на природна добра и природне вредности:

- пројектовати и изградити одговарајуће еколошке прелазе сходно Правилнику о специјалним техничко-технолошким решењима која омогућавају несметану и сигурну комуникацију дивљих животиња („Службени гласник РС”, број 72/2010), а заштитно зеленило формирати тако да осим основне функције (заштита од ветра, буке, ерозије и др.) има и улогу очувања и унапређења карактеристичне слике предела;
- сечу шуме и уклањање појединачних стабала дрвећа, посебно на местима премошћавања река, свести на најнеопходнији минимум;
- уколико се у току радова наиђе на геолошка и палеонтолошка налазишта (фосили, минерали, кристали и др.), која би могла представљати заштићену природну вредност налазач је, сходно чл. 99. Закона о заштити природе, дужан да о налазу обавести министарство надлежно за послове заштите природе у року од осам дана од проналаска и предузме мере заштите од уништења, оштећивања или крађе до доласка овлашћеног лица.”

(9)

У текстуалном делу Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Бугарске („Службени гласник РС”, бр. 86/09), поглавље „VII. ЗАШТИТА ПРОСТОРА”, додаје се одељак „2.11. Заштита геолошких ресурса”, који гласи:

„2.11. Заштита геолошких ресурса

За одрживо и ефективно коришћење познатих (истражених) и потенцијалних (предпостављених или делимично доказаних) минералних ресурса, основни предуслов

јесте, израда Дугорочне минералне стратегије и политике Републике Србије, као и реализација више стратешких докумената који се директно или индиректно односе на минералне ресурсе.

Концепција одрживог коришћења минералних сировина овог подручја заснива се на:

- стварању услова за интензивније и комплексније коришћење истраженог и билансираног минералног богатства, у првом реду за доказане резерве угља и више неметала (грађевинско - технички камен, кречњак, пескови и др.), затим руда злата, сребра, бакра и других пратећих елемената;
- стимулисању рударства малих капацитета, односно оптималног коришћења малих лежишта, што је посебно интересантно код злата и квалитетнијег грађевинско - техничког камена;
- разради стратегије размештаја рударских производних капацитета, полазећи од локације рудних лежишта, оптималног избора метода откопавања, потребног простора за одлагалишта свих врста јаловине, евентуална будућа проширења постојећих капацитета;
- санирању деградираних (загађене, девастиране) површине око постојећих рударских објеката (одлагалишта из рударских радова, флотација, топионице и др.) и развоју пројеката који минимално угрожавају животну средину, применом тзв. „зелено инжењерство“ и „технологије без или са минимумом отпадака“.

(10)

У текстуалном делу Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Бугарске („Службени гласник РС”, бр. 86/09), поглавље „VIII. ПРАВИЛА ЗА УРЕЂЕЊЕ И КОРИШЋЕЊЕ ПРОСТОРА” одељак „1. Правила за утврђивање потребног простора за изградњу инфраструктурних система”, пододељак „1.1. Саобраћајна инфраструктура”, постојећи текст се у целисти замењује новим који гласи:

„1. Правила за утврђивање размештаја и потребног простора за изградњу инфраструктурних система

1.1. Саобраћајна инфраструктура

Утврђују се следећи основни критеријуми за размештај *пратећих садржаја* у коридору аутопута Е-80:

- 1) размештај пратећих садржаја обезбедиће функционално задовољавање:
 - безбедности саобраћаја (неповољним се сматрају локације на самој петљи и у њеној непосредној близини, улазним и излазним крацима петље);
 - комфора корисника аутопута и пратећег садржаја (локација не сме да буде место „насилног“ успорења на аутопуту и
 - основних захтева у погледу садашњих и будућих потреба и могућност фазне реализације пратећих садржаја у зависности од интезитета саобраћаја и неопходних реконструкција;
- 2) поштовање оптималних функционалних растојања између пратећих садржаја (ритам), уз уважавање постојећег стања, односно стечених обавеза везаних за постојеће објекте који имају грађевинске или употребне дозволе;

3) равномерно распоређивање пратећих садржаја на целој деоници аутопута, тако да свака локална заједница има директне и индиректне користи у смислу запошљавања локалног становништва, прихода од пореза на профит објеката и др.;

4) да на једној локацији може да егзистира само једна доминантна функција са допунским, компатибилним садржајима, са улазном и излазном саобраћајницом на аутопут;

5) одступање од критеријума 2) и 3) и гушћи распоред пратећих садржаја на Коридору Хц могућ је код урбаних центара (међународног и регионалног значаја) утврђених Просторним планом Републике Србије (Ниш и Пирот) и на прилазу путним граничним прелазима, који се налазе на коридору Хц (Димитровград - Градина), због веће фреквенције улазног и излазног саобраћаја на аутопуту;

6) рангирање деоница према вероватноћи коришћења пратећих садржаја на основу просечног годишњег дневног саобраћаја и карактеристика гравитационог подручја посматране деонице аутопута (ранг укрштања, годишњи обим и неравномерност улазно-излазног саобраћаја); и

7) стационажа одређеног садржаја представља стационажу на средини дужине у односу на уливне и изливне траке аутопута; за планиране пратеће садржаје аутопута, без локацијске дозволе, стационаже су дате оријентационо (са тачношћу +/- 1000 m) и биће ближе дефинисане кроз спровођење Просторног плана.

За изградњу пратећих садржаја у коридору аутопута препоручује се поштовање еколошких принципа и критеријума са малим степеном утицаја на животну средину и коришћење обновљивих извора енергије и напредних техника градње које користе сунце и ветар, коришћење локалног грађевинског материјала, уклапање у пејзаж и др.

Утврђују се следећи критеријуми за избор локација **функционалних садржаја** у коридору аутопута Е-80:

база за одржавање пута:

- близина насељеног места, могућност опремања комуналном инфраструктуром, еколошка погодност;
- функционално растојање од 50 до 70 km;
- могућност манипулисања возила (петље, наплата путарине); и
- површина од 2 до 3 ha.

петља:

- површина око 5 ha;

наплатна станица:

- површина око 1,5 до 5 ha;

Утврђују се следећи критеријуми за избор локација **садржаја за потребе корисника пута** у коридору аутопута Е-80:

паркиралишта:

- технички захтеви саобраћаја;
- површина од 1 до 1,5 ha;
- функционално растојање од 10 до 20 km - обострано и наизменично;
- пожељна је близина насељених места или природног амбијента - пејзажа;
- опремљеност или могућност опремања локације комуналном инфраструктуром.

одморшита:

- технички захтеви саобраћаја;
- површина од 1,5 до 5 ha;
- функционално растојање од 20 до 40 km - обострано и наизменично;
- пожељна је близина насељених места или природног амбијента - пејзажа;

- опремљеност или могућност опремања локације комуналном инфраструктуром.

услужног центра:

- технички захтеви саобраћаја;
- површина минимум 5 до 20 и више ha;
- функционално растојање од 80 до 160 km;
- пожељна је близина насељених места или природног амбијента - пејзажа;
- опремљеност или могућност опремања локације комуналном инфраструктуром;
- у зависности од погодности локације, услужни центри ће се градити са обе стране аутопута, ради рационализације пословања и коришћења изграђених капацитета, са међусобном пешачком и/или колско-службеном везом;
- могућност повезивања са државним путевима и јавним општинским путевима;
- садржаји услужног центра могу да буду и изван зоне аутопута повезани са пешачком комуникацијом;

Положај *коридора алтернативног путног правца* утврђен је применом следећих критеријума: да је у непосредној близини коридора аутопута Е-80 и да повезује градске и општинске центре и већа насеља у окружењу коридора.

Атарски путеви дуж ограде аутопута градиће се уколико се погодно место укрштања постојеће трасе атарског пута са аутопутем помера више од 500 m од постојећег укрштаја.

Површина железничке станице (просечно) - 1,5 ha, док ће се површине главних железничких станица у Нишу, Пироту и Димитровграду димензионисати по посебном програму.”

(11)

У текстуалном делу **Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Бугарске („Службени гласник РС”, бр. 86/09), поглавље „VIII. ПРАВИЛА ЗА УРЕЂЕЊЕ И КОРИШЋЕЊЕ ПРОСТОРА” одељак „5. Правила за утврђивање зона заштите магистралних инфраструктурних система и режим коришћења простора у њима”, постојећи текст се у целости замењује новим који гласи:**

„5. Правила за утврђивање зона заштите магистралних инфраструктурних система и режим коришћења простора у њима

5.1. Појаси заштите и режими коришћења и уређења коридора ауто-пута Е-80

Утврђује се коридор аутопута у укупној ширини од 700 m изузев на подручјима: генералних урбанистичких планова Ниша и Пирота и планова генералне регулације Беле Паланке, Димитровграда и насеља Црвена река општине Бела Паланка, где је ширине око 200 m.

Просторним планом се у коридору аутопута резервише простор оријентационе ширине 70 m за аутопутно земљиште (појас аутопута), изузев на подручјима: генералних урбанистичких планова Ниша и Пирота и планова генералне регулације Беле Паланке, Димитровграда и насеља Црвена река општине Бела Паланка, где је ширине око 50 m. Ширина аутопутног земљишта (појас аутопута) утврђује се регулационом разрадом и креће се од 70 m до 150 m, у складу са променом профила државног пута. Регулационом разрадом утврђују се потребне додатне површине за

објекте петљи и денивелисаних укрштања, функционалних и пратећих садржаја аутопута. Аутопутно земљиште (појас аутопута) и површине за објекте петљи и денивелисаних укрштања, функционалних и пратећих садржаја утврђују се овим просторним планом за земљиште јавне намене.

Појаси заштите и режими коришћења и уређења коридора аутопута утврђују се на основу члана 28. 29. и 30. Закона о јавним путевима („Службени гласник РС”, бр. 101/2005, 123/2007, 101/2011, 93/2012 и 104/2013).

У коридору аутопута утврђују се следећи обострани **појасеви/зоне заштите аутопута:**

- заштитни појас – ширине 50-75 m од крајње тачке аутопутног земљишта (појаса аутопута) са сваке стране аутопута, који се овим просторним планом утврђује за земљиште остале намене (укупне ширине 100-150 m); и
- појас контролисане изградње и заштите животне средине – ширине 200-240 m од крајње тачке заштитног појаса са сваке стране аутопута, који се овим просторним планом утврђује за земљиште остале намене (укупне ширине 400-480 m).

У оквиру аутопутног земљишта (појаса аутопута) и заштитног појаса успоставља се трајна обавеза прибављања услова/сагласности од стране предузећа надлежног за реализацију и газдовање аутопутем код планирања, пројектовања и извођења других грађевинских и земљаних радова и пренамене површина.

Уставољава се следећи **режим коришћења и уређења простора** у коридору аутопута за:

Аутопутно земљиште (појас аутопута)- успоставља се режим забране изградње свих објеката који нису у функцији изградње аутопута, функционалних и пратећих садржаја аутопута.

Заштитни појас - успоставља се режим строго контролисаног коришћења простора, којим се:

- забрањује отварање рудника, каменолома и депонија комуналног и другог отпада;
- дозвољава изградња, односно постављање водовода, канализације и других објеката техничке инфраструктуре по претходно прибављеним условима и сагласности од стране предузећа надлежног за реализацију и газдовање ауто-путем;
- не дозвољава изградња нових објеката, изузев објеката који су у функцији изградње трасе и објеката, функционалних и пратећих садржаја аутопута, а простор се ван насеља може користити као шумско и пољопривредно земљиште; и
- у оквиру грађевинског подручја насеља, по претходно прибављеним условима и сагласности од стране предузећа надлежног за реализацију и газдовање ауто-путем, дозвољава се реконструкција постојећих објеката уколико се техничким решењима обезбеди адекватна заштита од негативних утицаја аутопута (од буке, вибрација и аерозагађења);

Појас контролисане изградње и заштите животне средине - успоставља се режим контролисаног коришћења простора, којим се:

- не дозвољава изградња депонија комуналног и другог отпада, рудника, каменолома, кречана, циглана, сточних пијаца, кванташких пијаца и других објеката за која се ограничења утврде у складу са посебним прописима;
- дозвољава развој постојећих и нових активности које нису у колизији са функционалним и техничким захтевима постојећих и планираних саобраћајних и техничких инфраструктурних система од националног и регионалног значаја;

- за проширење и реконструкцију постојећих и изградњу планираних производних, складишних, дистрибутивних, услужно-трговинских и других капацитета утврђује обавеза израде процене утицаја на животну средину, којом ће се, поред прописаног садржаја, обухватити и утицаји тих објеката на и од аутопута, с тим да трошкове спровођења свих мера заштите животне средине сносе инвеститори тих објеката;

5.2. Појаси заштите и режими коришћења и уређења железничке инфраструктуре

Просторним планом утврђује се нови коридор двоколосечне железничке пруге високе перформансе Е-70 на деоници Ниш путничка-Просек у укупној ширини од 200 m, а који истовремено представља укупни заштитни пружни појас. Просторним планом се задржава пружни појас постојеће железничке пруге на деоници Ниш путничка-Просек, као земљиште јавне намене-грађевинско земљиште у јавној својини са постојећом наменом за јавни железнички саобраћај, и то до изградње и пуштања у експлоатацију једноколосечне железничке обилазнице око града Ниша на деоници Ниш путничка-Просек у новом коридору. Положај новог коридора пруге високе перформансе Е-70 на деоници Просек-Долац, са тунелским вођењем кроз масив Сићевачке клисуре, приказан је илустративно, а коначан положај биће утврђен по изради и верификацији техничке документације на нивоу Генералног пројекта. Просторним планом задржава се коридор постојеће железничке пруге на деоници Долац-граница Бугарске као земљиште јавне намене-грађевинско земљиште у јавној својини са постојећом наменом за јавни железнички саобраћај, при чему ће се коначна укупна ширина пружног појаса двоколосечне железничке пруге високе перформансе Е-70 на предметној деоници утврдити по изради и верификацији техничке документације на нивоу Идејног пројекта, као и појаси заштите и режими коришћења и уређења железничке инфраструктуре за потребе реконструкције железничких капацитета у зони Просека и Долца, са циљем стварања услова за функционисање двоколосечне железничке пруге високе перформансе Е-70 (Ниш-Димитровград-граница Бугарске), и туристичко-музејске железнице у постојећем коридору једноколосечне железничке пруге на деоници Нишка Бања-Просек-Долац.

У коридору железничке инфраструктуре успостављају се следећи појасеви заштите:

Пружни појас (представља регулациону линију железничког подручја, односно границу између железничког земљишта и суседног земљишта. Граница пружног појаса утврђује се тако да пружни појас осим конструкције доњег строја и припадајућих делова као што су елементи за одводњавање, објекти за одводњавање, објекти за заштиту о животне средине и др. обухвати и слободну траку за одржавање, доградњу и замену наведених елемената и објеката унутар пружног појаса. Слободна трака по правилу је ширине 1,00 m, а у случају сервисног пута за потребе одржавања пруге, ширина је 4,00 m. Пружни појас обухвата и земљишни простор службених места, станица, стајалишта, распутница, путних прелаза и слично, који обухвата све техничко-технолошке објекте, инсталације и приступно-пожарни пут до најближег јавног пута, простор испод мостова и вијадуката, као и простор изнад трасе тунела);

Инфраструктурни појас (представља земљишни појас са обе стране пруге, у ширини од 25 m, рачунајући од осе крајњих колосека који функционално служе за употребу, одржавање и технолошки развој капацитета инфраструктуре);

Заштитни пружни појас (представља земљишни појас са обе стране пруге, у ширини од 100 m, рачунајући од осе крајњих колосека).

У пружном и инфраструктурном појасу заштите успоставља се трајна обавеза прибављања услова/сагласности од стране управљача јавне железничке инфраструктуре код планирања, пројектовања и извођења грађевинских и земљаних радова.

Успоставља се следећи режим коришћења и уређења простора у коридору железничке пруге за:

Пружни појас забрана изградње свих објеката који нису у функцији железничког саобраћаја.

Инфраструктурни појас строго контролисано коришћење простора, којим се:

- не дозвољава изградња депонија комуналног и другог отпада, рудника, каменолома, индустрија хемијских и експлозивних производа, канализационих излива и других објеката за која се ограничења утврде у складу са посебним прописима;
- дозвољава се изградња путних објеката, односно постављање каблова, и електроенергетских нисконапонских водова (за осветљавање), водовода канализације, електронских ваздушних линија и водова и других сличних објеката и постројења на основу претходно прибављене сагласности од управљача железничке инфраструктуре;
- на грађевинском подручју насеља изузетно може дозволити изградња нових и реконструкција постојећих објеката који нису у функцији железничког саобраћаја на основу претходно прибављене сагласности од управљача железничке инфраструктуре и под условом да је изградња или реконструкција тих објеката предвиђена одговарајућим урбанистичким планом, а локална самоуправа преузима трошкове спровођења прописаних мера њихове заштите.

Заштитни пружни појас контролисано коришћење простора, којим се на удаљености од 50 m од осе крајњег колосека не дозвољава изградња депонија комуналног и другог отпада, рудника, каменолома у којима се користе експлозивна средства, индустрија хемијских и експлозивних производа, постројења и других објеката за која се ограничења утврде у складу са посебним прописима.

5.3. Појаси заштите и режими коришћења и уређења електронске инфраструктуре

Према „Правилнику о захтевима за утврђивање заштитног појаса за електронске комуникационе мреже и припадајућих средстава, радио-коридора и заштитне зоне и начину извођења радова приликом изградње објеката” („Службени гласник РС”, број 16/12), утврђују се коридори за **оптичке каблове** укупне ширине 5 m, по 2,5 m са обе стране осе цевовода.

У оквиру овог коридора *појас оптичког кабла* има ширину 1 m.

Дуж појаса оптичког кабла утврђује се *заштитни појас* ширине 2 m од спољне ивице са обе стране оптичког кабла.

У коридору оптичког кабла - појасу оптичког кабла и заштитном појасу не дозвољава се изградња нових и реконструкција постојећих објеката и подизање трајних засада.

5.4. Појаси заштите и режими коришћења и уређења магистралних гасовода

Планским решењем дефинише се енергетски коридор **магистралних и разводних гасовода** гасне интерконеције у укупној ширини од 400 m, по 200 m са обе стране осе цевовода. У односу на одредбе „Правилника о условима за несметан и

безбедан транспорт природног гаса гасоводима притиска већег од 16 бар” („Службени гласник РС”, бр. 37/13 и 87/15), утврђују се следећи појасеви/зоне заштите:

Појас непосредне заштите који обухвата експлоатациони појас цевовода укупне ширине 15 m (по 7,5 m са обе стране осе цевовода) и зону опасности од експлозије минималне ширине 3 m око објеката који представљају саставни део гасовода. У границама појаса непосредне заштите може се утврдити јавни интерес за потребе извођења, експлоатације и одржавања планираних објеката и инсталација магистралног гасовода. Коначна траса гасовода и положај објекта који представљају саставни део магистралног гасовода утврђује се у појасу непосредне заштите, а на основу техничке документације на нивоу пројекта за грађевинску дозволу.

Појас уже заштите који се успоставља између појаса непосредне заштите и појаса шире заштите, а обухвата, у највећем делу, појас дуж цевовода укупне ширине 60 m (по 30 m са обе стране осе цевовода) и појас одговарајуће ширине око објеката који представљају саставни део гасовода. Појас уже заштите у највећој мери представља и појас детаљне регулације.

Појас шире заштите, успоставља се између спољне границе појаса уже заштите и границе енергетског коридора.

Појаси заштите успостављају се по завршетку изградње гасовода.

За потребе изградње гасовода може се успоставити *радни појас* у укупној ширини до 24 m (по 12 m са обе стране осе цевовода).

Успоставља се следећи режим коришћења и уређења простора у енергетском коридору:

У *појасу непосредне заштите* гасовода могу се градити само објекти који су у функцији гасовода. У појасу гасовода не смеју се изводити радови и друге активности (постављање трансформаторских станица, пумпних станица, подземних и надземних резервоара, сталних камп места, возила за камповање, контејнера, складиштења силиране хране и тешко-транспортнујућих материјала, као и постављање оградe са темељом и сл.) изузев пољопривредних радова дубине до 0,5 m без писменог одобрења оператора транспортног система. Забрањено је садити дрвеће и друго растиње чији корени досежу дубину већу од 1 m, односно, за које је потребно да се земљиште обрађује дубље од 0,5 m.

У *појасу уже заштите* забрањена је изградња објеката и других јавних површина који подразумевају трајни или привремени боравак људи. Постојећа путна и друга инфраструктура се задржава као стечено стање уз могућност усаглашавања/измештања, што се решава кроз пројектну документацију гасовода и уз сарадњу са власником/управљачем предметне инфраструктуре. Изградња нове путне и друге инфраструктуре је могућа, уз обавезујући услов обезбеђења сарадње са управљачем гасовода.

У *појасу шире заштите* дозвољена је реконструкција, адаптација и санација постојећих објеката, као и изградња путне и друге инфраструктуре. Изградња надземних објеката, инфраструктурних и комуналних система је могућа, уз обавезну процену могуће угрожености.

5.5. Појаси заштите и режими коришћења и уређења електроенергетске инфраструктуре

У односу на напонске нивое утврђују се следеће ширине коридора за електроенергетске водове:

- надземне водове - 220 kV и 400 kV од 60 m; 110 kV од 50 m; и 35 kV од 30 m;
- подземне водове (каблове) - изнад 110 kV од 6 m, 110 kV од 6 m, и 35 kV од 2 m.

У оквиру коридора електроенергетских водова формира се *заштитини појас* следећих ширина:

- за надземне водове са обе стране вода од крајњег фазног проводника - 220 kV и 400 kV од 30 m; 110 kV од 25 m; и 35 kV од 15 m;
- за подземне водове (каблове) од ивице армирано-бетонског канала - изнад 110 kV од 3 m, 110 kV од 2 m, и 35 kV од 1 m.

Заштитни појас за трансформаторске станице на отвореном износи 10 m за напонски ниво до 35 kV и 30 m за напонски ниво 110 kV и изнад 110 kV.

У заштитном појасу далековода забрањено је складиштење лако запаљивог материјала (гориво и сл.). Приликом извођења радова и експлоатације планираних објеката не сме да се наруши сигурносна удаљеност од 5 m у односу на проводнике далековода напонског нивоа 110 kV, односно 7 m од проводника далековода напонског нивоа 400 kV. Минимално растојање планираних објеката, пратеће инфраструктуре и инсталација износи 12 m од било ког дела стуба далековода.

У заштитном појасу далековода неопходна је израда Елабората о могућностима градње планираних објеката, на који се прибавља сагласност. У заштитном појасу успоставља се трајна обавеза прибављања услова/сагласности од стране предузећа надлежног за газдовање далеководом за инвестиционо одржавање и реконструкцију објеката и инсталација. Изградња објеката (који нису намењени за трајни боравак људи) и друге инфраструктуре у коридору заштитног појаса далековода мора бити у складу са:

- Законом о енергетици („Службени гласник РС”, број 145/214);
- Правилником о техничким нормативима за изградњу надземних електроенергетских водова називног напона од 1 до 400kV („Службени лист СФРЈ”, број 65/88 и „Службени лист СРЈ”, број 18/92);
- Правилником о техничким нормативима за електроенергетска постројења називног напона изнад 1000V („Службени лист СФРЈ”, број 4/74, 13/78 и „Службени лист СРЈ”, број 61/95);
- Правилником о техничким нормативима за уземљења електроенергетских постројења напона изнад 1000 V („Службени лист СФРЈ”, бр. 4/72 и 13/78);
- Законом о заштити од нејонизујућих зрачења („Службени гласник РС”, број 36/09);
- Правилником о границама нејонизујућим зрачењима („Службени гласник РС”, број 104/09);
- Правилником о изворима нејонизујућих зрачења од посебног интереса, врстама извора, начину и периоду њиховог испитивања („Службени гласник РС”, број 104/09) и др.;
- SRPS N.C0.105 - Техничким условима заштите подземних металних цеговода од утицаја електроенергетских постројења („Службени лист СФРЈ“, бр. 68/86).

5.6. Појаси и зоне заштите вода и водопривредне инфраструктуре

У складу са Правилником о начину одређивања и одржавања зона санитарне заштите изворишта водоснабдевања („Службени гласник РС”, број 92/08), за постојећа и планирана **изворишта водоснабдевања**, а у циљу заштите воде у изворишту успостављају се:

- зона непосредне санитарне заштите (у даљем тексту: зона I);
- ужа зона санитарне заштите (у даљем тексту: зона II) и
- шира зона санитарне заштите (у даљем тексту: зона III).

5.6.1. Зоне санитарне заштите изворишта подземне воде

5.6.1.1. Зона I изворишта подземне воде

Зона I изворишта подземне воде формира се на простору изворишта непосредно око водозахватног објекта. Засађује се декоративним зеленилом, растињем које нема дубоки корен и може се користити као сенокос. Зона I изворишта подземне воде, због надзирања и одржавања у којој борави стално запослена особа, ограђује се ради спречавања неконтролисаног приступа људи и животиња заштитном оградом која не може бити ближа од 10 m од водозахватног објекта који окружује. Где не борави стално запослена особа, ова зона се ограђује ради спречавања неконтролисаног приступа људи и животиња заштитном оградом која не може бити ближа од 3 m од водозахватног објекта који окружује.

5.6.1.2. Зона II изворишта подземне воде

У порозној средини међузрнског типа, када је подземна вода са слободним нивоом и када је водоносна средина покривена повлатним заштитним слојем који умањује утицај загађивача са површине терена, зона II обухвата простор са ког вода дотиче до водозахватног објекта за најмање 50 дана, док у случају када је подземна вода под притиском простирање зоне II не може да буде краће од 50 m од водозахватног објекта.

У порозној средини карстно-пукотинског типа, када је подземна вода са слободним нивоом и када је водоносна средина покривена повлатним заштитним слојем који умањује утицај загађивача са површине терена, зона II обухвата простор са ког вода дотиче до водозахватног објекта за најмање један дан, док у случају када је подземна вода под притиском, простирање зоне II не може да буде краће од 500 m од водозахватног објекта. Код издани у порозној средини карстно-пукотинског типа ограђује се и понор, вртача, расед и други карстни облик у оквиру зоне II у који вода непосредно понире и на који се примењују заштитне мере као за зону I.

Зона II може се изједначити са зоном I када је водоносна средина издани у порозној средини међузрнског типа и издани у порозној средини карстно-пукотинског типа покривена повлатним заштитним слојем који неутралише утицај загађивача са површине терена.

5.6.1.3. Зона III изворишта подземне воде

У порозној средини међузрнског типа, када је подземна вода са слободним нивоом и када је водоносна средина покривена повлатним заштитним слојем који умањује утицај загађивача са површине терена, зона III обухвата простор са ког вода дотиче до водозахватног објекта за најмање 200 дана, док у случају када је подземна вода под притиском, простирање зоне III не може да буде краће од 500 m од водозахватног објекта.

У порозној средини карстно-пукотинског типа, када је подземна вода са слободним нивоом и када је водоносна средина покривена повлатним заштитним слојем који умањује утицај загађивача са површине терена, зона III обухвата цело сливно подручје, док у случају када је подземна вода под притиском, простирање зоне III не може да буде краће од 1000 m од водозахватног објекта у правцу тока воде. Код издани у порозној средини карстно-пукотинског типа ограђује се и понор, вртача, расед и други карстни облик у оквиру зоне III у који вода непосредно понире и на који се примењују заштитне мере као за зону I.

Зона III може се изједначити са зоном II када је водоносна средина издани у порозној средини међузрнског типа и издани у порозној средини карстно-пукотинског типа покривена повлатним заштитним слојем који неутралише утицај загађивача са површине терена.

5.6.2. Зоне санитарне заштите акумулације површинске воде

5.6.2.1. Зона I акумулације површинске воде

Зона I акумулације површинске воде обухвата језеро из кога се захвата вода за јавно водоснабдевање, укључујући врх преградног објекта ако је акумулација вештачка и приобално подручје акумулације чија ширина износи 10 m у хоризонталној пројекцији од нивоа воде при највишем нивоу воде у језеру. Зона I акумулације површинске воде обухвата и надземну притоку дуж целог тока и подручје са обе стране притоке чија ширина износи најмање 10 m у хоризонталној пројекцији мерено од нивоа воде при водостају притоке који се јавља једном у 10 година.

5.6.2.2. Зона II акумулације површинске воде

Зона II акумулације површинске воде обухвата подручје око језера чија ширина износи 500 m мерено у хоризонталној пројекцији од спољне границе зоне I.

5.6.2.3. Зона III акумулације површинске воде

Зона III акумулације површинске воде обухвата подручје изван границе зоне II до границе која заокружује површину слива.

5.6.3. Зона санитарне заштите отвореног водотока

Зона I водозаврата у отвореном водотоку обухвата акваторију и територију око водозавратног објекта, при чему се овај простор у водотоку обележава плутачама, а на обали оградом којом се спречава неконтролисан приступ људи и животиња, тако да се зона I узводно простире најмање 100 m, обострано бочно у односу на ток воде по 30 m и низводно 20 m.

5.6.4. Заштита водног земљишта

Водно земљиште јесте корито за велику воду и приобално земљиште.

Успоставља се водно земљиште за: *нерегулисане водотоке* - на појасу ширине 10 m дуж обала водотока и *регулисане водотоке* до 50 m од ножице насипа према брањеном подручју, изузев када се регулациони објекти граде за заштиту пута од поплава на земљишном појасу пута

На водном земљишту забрањује се изгардња објеката који нису у функцији водних објеката и обављање радова на уређењу водотока и заштити од штетног дејства воде.

5.6.5. Заштита водопривредне инфраструктуре

За постојеће краке магистралног цевовода Нишавског подсистема успоставља се заштитни појас укупне ширине 5,0 m.

За планиране краке магистралног цевовода Нишавског подсистема за снабдевање водом насеља успоставља се коридор укупне ширине од 20 m за потребе позиционирања и извођења радова на траси и пратећим објектима цевовода. Након

постављања трасе и објеката магистралног цевовода, успоставља се заштитни појас укупне ширине 5,0 m.

У заштитном појасу могућа је изградња или реконструкција других објеката и инсталација, по претходно прибављеним условима и сагласности од предузећа надлежног за цевовод сирове воде.”

(12)

У текстуалном делу Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Бугарске („Службени гласник РС”, бр. 86/09), поглавље „IX. ПРИМЕНА И СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА” постојећи текст се у целости замењује новим који гласи:

„IX. ПРИМЕНА И СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

1. Приоритети спровођења

1.1. Општи приоритети

Утврђују се следећи општи приоритети:

1) обезбеђење неопходних услова и смањење просторних ограничења за изградњу, опремање и функционисање инфраструктурних система у коридору;

2) спречавање свих директних и индиректних негативних утицаја од постојећих инфраструктурних система и санација насталих штета;

3) социјална, економска и еколошка заштита становништва у инфраструктурном коридору, које је непосредно угрожено изградњом и функцијом инфраструктурних система;

4) доследна примена просторно-планских, урбанистичких и еколошких мера, општих прописа у погледу заштите животне средине и непосредних техничко-технолошких мера заштите;

5) пореским и кредитним мерама стимулирати оне активности и делатности које на најбржи начин могу да повећавају запосленост и омогуће остваривање добити;

6) обезбеђивање институционалних, организационих и информатичких услова за спровођење; и

7) обезбеђивање услова за наставак започетих истраживања, израду одговарајућих програма, планова и пројеката од интереса за развој подручја.

1.2. Приоритетна планска решења и пројекти

Утврђују се следећи приоритети:

1) до 2018. године:

- завршетак изградње аутопута Е-80 на деоници: Просек-граница Бугарске;
- изградња функционалних садржаја аутопута и то: планиранх петљи, база за одржавање пута, објеката контроле и управљања и објеката наплате путарине;
- изградња пратећих садржаја за потребе корисника аутопута и то: уређење постојећих и изградња планираних паркиралишта;
- рехабилитација коловоза постојећег ДП ПА-259 (М1.12);
- завршетак изградње Паралелног некомерцијалног пута Бела Паланка - Пирот;
- изградња паралелних сервисних саобраћајница.

2) до 2020. године:

- изградња пратећих садржаја за потребе корисника аутопута и то: уређење постојећих и изградња планираних одморишта и услужног центра;
- изградња железничке обилазнице око града Ниша на деоници Ниш путничка-Просек у новом коридору, при чему се у првој фази гради као једноколосечна пруга;
- реконструкција и модернизација постојеће једноколосечне железничке пруге са опремањем пруге стабилним постројењима електричне вуче и изградња другог колосека на деоници од Долца до Димитровграда-државна граница (Драгоман), са циљем стварања услова на овој деоници за функционисање двоколосечне железничке пруге високе перформансе;
- довођење у оптимално функционално стање постојећих магистралних гасовода (МГ-9 и МГ-11) и изградња линијског дела магистралног гасовода МГ-10, са постављањем система катодне заштите и уређаја и опреме за потребе даљинског надзора и управљања;
- изградња објеката који су саставни делови магистралног гасовода МГ-10 и то: ППС „Трупале”, ГМРС „Ниш 2”; ГРЧ „Књажевац” (са делом опреме која обезбеђује перспективно прикључење магистралног гасовода МГ-12), БС „Нишка Бања”, БС „Црвена Река”, ГМРС „Бела Паланка”, БС „Кременица”, ГМРС „Пирот” са БС , ГМРС „Димитровград” и ППС „Димитровград”, са инфраструктурним опремањем локација и уређењем приступних/ прикључних путева;
- довођење у оптимално функционално стање електропреносне мреже и трансформаторских постројења уз обезбеђење несметаног приступа и одржавања и функционисања ДВ и ТС;
- развоју телекомуникационе инфраструктуре повезивањем: на магистралне оптичке каблове и националне чворове телекомуникационе центре, као и регионалних чворова са мрежом крајњих централа;
- изградња техничких мера заштите животне средине у појасу аутопута и пружном појасу пруге (нпр. заштитне конструкције од буке и др), а у складу са верификованом техничком документацијом, као и верификованим Студијама о процени утицаја на животну средину, за аутопут Е-80 и двоколосечну железничку пругу високе перформансе Е-70: на грађевинском подручју насеља дуж коридора аутопута и пруге;
- развоју обновљивих извора енергије у складу са просторним плановима јединица локалне самоуправе и уз сагласност ресорног министарства;
- извођењу геолошких истраживања;
- коришћењу и заштити земљишта, вода и водoprивредне инфраструктуре, што подразумева: (1) обезбеђење заштите обрадивог пољопривредног земљишта од прве до четврте класе, нарочито оног које је уређено поступком комасације; тежња да се при реализацији путне и железничке инфраструктуре (са пратећим садржајима), где је могуће, избегне искоришћавање квалитетног пољопривредног земљишта, односно да се користи земљиште слабије бонитетне класе и необрадиво пољопривредно земљиште; (2) реализација регионалних система за снабдевање становништва водом (изградња магистралног цевовода регионалног система за водоснабдевање деоница од ХЕ Пирот до споја са постојећим магистралним цевоводом) и речног система за коришћење и заштиту вода; развој система за одводњавање реализацијом, ревитализацијом и одржавањем постојећих система; и развој канализационих система и постројења за пречишћавање отпадних вода (нарочито изградња постројења за пречишћавање отпадних за Ниш и Пирот).

3) до 2025. године:

- изградња другог колосека на деоници Ниш путничка-Просек у новом коридору, са циљем стварања услова на овој деоници за функционисање двоколосечне железничке пруге високе перформансе;
- изградња двоколосечне железничке пруге високе перформансе на деоници Просек-Долац у новом коридору, са тунелским вођењем кроз масив Сићевачке клисуре;
- реконструкција железничких капацитета у зони Просека и Долца, са циљем стварања услова за функционисање двоколосечне железничке пруге високе перформансе Е-70 (Ниш-Димитровград-граница Бугарске), као и туристичко-музејске железнице у постојећем коридору једноклосечне железничке пруге на деоници Нишка Бања-Просек-Долац;

2. Смернице за спровођење

Просторни план се спроводи:

1) **Просторним плановима подручја посебне намене** који делом егзистирају у оквиру обухвата предметног плана и то:

(а) применом планских решења, правила и смерница из важећих просторних планова подручја посебне намене:

- Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд-Ниш („Службени гласник РС”, број 69/03);
- Просторни план подручја инфраструктурног коридора Ниш-граница Републике Македоније („Службени гласник РС”, бр. 77/02 и 127/14);
- Просторни план подручја посебне намене система продуктовода кроз Републику Србију (Сомбор - Нови Сад - Панчево - Београд - Смедерево - Јагодина - Ниш) („Службени гласник РС” бр. 19/11);
- Просторни план подручја Парка природе и туристичке регије Стара планина („Службени гласник РС” бр. 115/08);
- Просторни план подручја посебне намене Специјалног резервата природе Сува планина („Службени гласник РС” бр. 55/12);
- Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора магистралног гасовода Ниш-Димитровград са елементима детаљне регулације („Службени гласник РС” бр. 102/16);

(б) применом планских решења, правила и смерница из просторних планова подручја посебне намене који ће бити донешени:

- Просторни план подручја посебне намене специјалног резервата природе „Јерма”;
- Просторни план посебне намене инфраструктурног коридора аутопута „Ниш - Кладово”.

2) Применом планских решења, правила и смерница (које нису у супротности са овим Просторним планом) из **просторних планова јединица локалних самоуправа:**

- Просторни план административног подручја града Ниша 2021. („Сл. лист града Ниша” бр. 45/11);
- Просторни план општине Пирот („Сл. лист града Ниша” бр. 42/11 и 18/13);
- Просторни план општине Бела Паланка („Сл. лист града Ниша” бр. 77/11);
- Просторни план општине Димитровград („Сл. лист града Ниша” бр. 62/12);

3) Применом планских решења, правила и смерница (које нису у супротности са овим Просторним планом) из **генералних урбанистичких планова:**

- Генерални урбанистички плана Ниш 2010-2025 („Сл. лист града Ниша” бр. 43/11 и 136/16); и
- Генерални урбанистички плана Пирота („Сл. лист града Ниша” бр. 45/13).

4) Применом планских решења, правила и смерница (које нису у супротности са овим Просторним планом) из *планова генералне регулације*:

(а) из важећих планова:

- План генералне регулације Беле Паланке („Сл. лист града Ниша” бр. 84/13); и
- План генералне регулације Димитровграда („Сл. лист града Ниша” бр. 92/14);

(б) из плана који ће бити донешен:

- План генералне регулације насеља Црвена река општине Бела Паланка.

5) *Доношењем плана детаљне регулације* чији ће се прелиминарни обухват дефинисати приликом израде за:

- базе за одржавање пута;
- планирана паркиралишта, одморишта и услужног центра на коридору аутопута Е-80 од Ниша до границе Бугарске;
- за коридоре и објекте осталих планираних магистралних инфраструктурних система, а након обезбеђења техничке документације на нивоу идејних пројеката од стране надлежних јавних предузећа и посебних организација;

6) *Издавањем локацијских услова* на основу Просторног плана за: трасу и пратеће садржаје у функцији аутопута (петље и денивелисана укрштања).

2.1. Смернице за спровођење Просторног плана у другим планским документима

2.1.1. Усклађивање важећих планских докумената

Усклађивање важећих планских докумената (просторни планови јединица локалне самоуправе, урбанистички планови) са решењима, правилима и смерницама овог Просторног плана надлежне локалне самоуправе ће извршити кроз редовне процедуре преиспитивања и измене и допуне планских докумената, али у року који не може бити дужи од две године од дана доношења овог просторног плана.

До усклађивања, важећи плански документи се не могу примењивати у деловима који су у супротности са планским решењима, правилима и смерницама овог Просторног плана која се односе на пратеће садржаје у функцији аутопута (петље, базе за одржавање пута и денивелисана укрштања), пратеће садржаје за потребе корисника пута (паркиралишта, одморишта и услужни центар), положај магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору и заштитне појасеве магистралних инфраструктурних система.

Усклађивање урбанистичких планова који обухватају делове подручја магистралних инфраструктурних коридора, надлежне локалне самоуправе ће извршити у роковима усклађеним са динамиком комплетирања и изградње тих система.

2.1.2. Усклађивање других докумената и обавезе у спровођењу Просторног плана

Надлежна јавна предузећа и посебне организације у року од најдуже шест месеци по доношењу ових измена и допуна Просторног плана, ускладиће, по потреби, са планским решењима, правилима и смерницама овог Просторног плана своје средњорочне и годишње планове и техничку документацију, а посебно планове

реконструкције и одржавања путева, одржавања и изградње пруга, гасовода, оптичких каблова и др.

Овај Просторни план представља плански основ за реконструкцију железничке пруге у коридору Е-70.

Приоритетне мере и обавезе за спровођење планских решења, правила и смерница су:

1) обезбеђење мера појачаног надзора урбанистичке и грађевинске инспекције ради контроле коришћења резервисаног простора за магистралне инфраструктурне коридоре, до његовог привођења планираној намени;

2) надлежна јавна предузећа и посебне организације обезбедиће детаљно снимање стања изграђености простора и власништва непокретности предвиђених за уклањање у непосредним заштитним појасима инфраструктурних коридора (аутопута, пруге, гасовода, оптичког кабла), а према динамици комплетирања, изградње и модернизације појединих инфраструктурних система утврђеној овим просторним планом;

3) надлежна јавна предузећа, ЈП "Путеви Србије" и др., утврдиће и обавестити надлежне градске и општинске службе о критеријумима за финансијско и материјално обештећење код преузимања непокретности, ограничења права својине и штета насталих при извођењу радова на изградњи појединих инфраструктурних система и објеката;

4) стручне службе надлежних скупштина градова и општина информисаће, путем оглашавања у средствима јавног информисања, локалну заједницу о донетим програмима из претходне тачке, давати упутства о правима и обавезама власника и корисника обухваћених непокретности и друга потребна обавештења у вези са спровођењем Просторног плана; и

5) у имплементацији планских решења коридора аутопута, кроз израду и верификацију пројектне документације, потребно је доказати техно-економску оправданост изградње планираних петљи.

3. Даље активности на изменама и допунама Просторног плана

Допуне и евентуалне измене Просторног плана, обавиће се по комплетирању и/или измени и верификацији техничке документације за поједине магистралне инфраструктурне системе у Инфраструктурном коридору на нивоу генералног и/или идејног пројекта.

У етапи спровођења Просторног плана до 2020. односно 2025. године предвиђена је допуна планских решења по испуњењу услова из претходног става и то за коридор пруге високих перформанси, као и за друге инфраструктурне системе у коридору.

4. Претпоставке за праћење спровођења Просторног плана

ЈП „Путеви Србије”, ЈП „Коридори Србије”, „Инфраструктура железнице Србије” ад, ЈП „Електромрежа Србије”, ЈП „Електропривреда Србије”, ЈП „Пошта Србија”, ЈВП „Србијаводе”, „Транснафта” „Србијашуме”, „Југоросгаз” и др.), стручне службе Нишавског и Пиротског управног округа, градова Ниша и Пирота и општина Бела Паланка и Димитровград извештаваће периодично, а најмање једном у две године министарство надлежно за послове просторног планирања о предузетим активностима и проблемима у заштити и коришћењу заштитних појаса постојећих и резервисаног простора за планиране коридоре магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору, односно о спровођењу планских решења, правила и смерница утврђених Просторним планом.

Министарство надлежно за послове просторног планирања на основу извештаја из претходног става, по потреби ће извештавати Владу Републике Србије о проблемима и предлагати мере за ефикасније спровођење Просторног плана.”

(13)

Графички део Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Бугарске („Службени гласник РС”, бр. 86/09), у целости се замењује новим графичким прилозима израђеним у САД технологији у размери 1:100 000 и то: Реферална карта број 1. „Посебна намена простора“; Реферална карта број 2. „Мрежа насеља и инфраструктурни системи“; Реферална карта број 3. „Природни ресурси, заштита животне средине и природних и културних добара“; Реферална карта број 4. „Карта спровођења“.